

# INFRABEL

*Right On Track*

**RAPPORT  
ANNUEL  
2011**

# SOMMAIRE

Focus sur notre entreprise p.04

---

Priorité 1 / La sécurité d'abord! p.12

---

Priorité 2 / Les trains à l'heure p.20

---

Priorité 3 / Un réseau pour tous  
les trains de demain p.26

---

Priorité 4 / Des comptes sains  
pour une entreprise saine p.34

---

Priorité 5 / En phase avec la société p.42

---

# Un gestionnaire d'infrastructure mobilisé au quotidien et prêt pour l'avenir

Pour une entreprise publique responsable de l'acheminement de plus de 4000 trains par jour, chaque année est cruciale. Ainsi, **2011** a-t-elle certainement été aussi importante que les années précédentes pour Infrabel. En effet, nous avons commencé à recueillir les fruits des investissements consentis par nos 12364 collaborateurs. Une tendance positive qui nous a encouragés à intensifier encore nos efforts en 2011 et à préparer l'avenir avec détermination et enthousiasme.

En matière de sécurité et de ponctualité, deux priorités essentielles pour nos clients, Infrabel a amélioré ses résultats.

La **sécurité** sur le réseau belge, qui est et reste LA première priorité, a en effet connu une amélioration significative grâce à la poursuite progressive de notre stratégie d'implémentation. Ainsi, le nombre de dépassements de signaux en voies principales a diminué de 12,5%, ce qui constitue un premier résultat d'un plan d'actions ambitieux et innovant. Le MasterPlan ETCS en constitue incontestablement l'un des axes majeurs et est déjà cité en exemple en Europe. Notre objectif reste de positionner, à terme, le réseau ferroviaire belge parmi le top 3 des réseaux européens les plus sûrs.

En 2011, la **ponctualité** du trafic ferroviaire a également connu une première progression sensible et inversé de ce fait la tendance précédente. Cependant, nous avons encore un long chemin à parcourir. Ainsi, au cours de l'année 2011, 87% des trains étaient à l'heure, soit une progression de 1,3% par rapport à 2010. Une tendance que tous les acteurs du secteur ferroviaire s'emploieront à accentuer dans les années à venir pour rencontrer les attentes légitimes des clients qui ont droit à un service de qualité. Dans ce contexte, le défi à relever par Infrabel consiste à réconcilier la qualité attendue avec une quantité accrue. Car le succès grandissant du trafic ferroviaire en terme de nombre de voyageurs - ce qui à l'évidence nous réjouit - conduit à une exploitation plus intense de l'infrastructure ferroviaire et a pour effet que le moindre incident peut avoir un impact important sur la ponctualité.

Ces résultats positifs s'accompagnent d'un **équilibre opérationnel** pour l'exercice comptable 2011. Depuis sa création il y a sept ans, Infrabel a présenté un équilibre opérationnel constant. Cependant, pour l'année 2011, cette prestation doit être interprétée dans un contexte de crise économique qui a pesé sur les résultats. Grâce à sa situation financière globale en équilibre et sous contrôle, Infrabel a pu se concentrer sur ses missions essentielles de service public.



Ces trois axes constituent le point de départ de la mobilisation constante de chacun de nos collaborateurs pour poursuivre les grands programmes de modernisation entamés dès 2005. Citons notamment la concentration des cabines de signalisation, le plus grand programme de modernisation industrielle que la Belgique ait connu, qui améliore directement la sécurité et la ponctualité, nos deux priorités, tout en améliorant la productivité de l'entreprise et le bien-être des travailleurs.

De ce point de vue, **2011 fut plus que jamais une année charnière**. Au cours de cette année, nous avons préparé tous les outils nécessaires pour assurer le futur de l'entreprise dans le cadre de sa vocation de service public. Concrètement, nous avons établi des bases importantes en vue de remplir nos objectifs pour chaque priorité et d'anticiper les défis à long terme auxquels nous serons confrontés en tant que gestionnaire de l'infrastructure.

En 2011, nous avons élaboré les plans suivants:

- Un nouveau plan stratégique, FOCUS, pour la période 2012-2016;
- Une proposition de stratégie d'investissements pour la période 2013-2025, avec trois scénarios de mobilité ferroviaire, et une validation des thèses par l'Ecole polytechnique de Lausanne;

- Une refonte complète de l'organisation et des processus d'Infrabel;
- Un projet finalisé, soumis pour discussion aux autorités, proposant des solutions pour une nouvelle jonction Nord-Midi à Bruxelles et complété par une étude de financement.

Ce travail accompli, **Infrabel est aujourd'hui prête à concrétiser les prochaines étapes de ses plans d'actions**. Elle attend maintenant le feu vert pour mettre en œuvre ces quatre plans qui rythmeront ses activités au cours des 10 prochaines années tout en tenant compte du contexte économique et financier. Proposant un moyen de transport sûr, qualitatif, économique et écologique, le rail est appelé à relever encore de nombreux défis pour faire progressivement croître sa part dans la mobilité.

**Luc Lallemand**  
Administrateur délégué

**Christine Vanderveeren**  
Présidente du Conseil d'Administration

## FOCUS SUR NOTRE ENTREPRISE

Infrabel est responsable de la gestion, de l'entretien et du développement du réseau ferroviaire belge. Depuis sa création en 2005, l'entreprise met ses installations à la disposition des opérateurs contre redevance pour le transport de marchandises ou de voyageurs. Partout en Belgique, ce sont près de 4 580 trains qui circulent quotidiennement sur ses lignes. Ses 12 364 collaborateurs donnent chaque jour le meilleur d'eux-mêmes pour permettre aux voyageurs et convois de marchandises d'atteindre leur destination en toute sécurité et conformément aux horaires prévus. Ensemble, ils construisent le réseau ferroviaire qui soutiendra la mobilité de demain.





## NOTRE MISSION

Au cœur du nœud ferroviaire européen, la mission d'Infrabel consiste à développer un réseau sûr et performant et à proposer des services de qualité aux voyageurs, aux opérateurs ferroviaires et aux entreprises industrielles. Pour ce faire, elle doit garantir la sécurité partout sur le domaine ferroviaire, contribuer à la ponctualité des trains et proposer une offre de capacité suffisante.

Ces défis, Infrabel veille chaque jour à les mener à bien dans le respect de la dimension sociétale de ses activités et en respectant un nécessaire équilibre budgétaire. Nous mettons ainsi toute notre énergie pour assurer une prestation de service optimale à chaque client et stakeholder.

La mission d'Infrabel est fixée dans un contrat de gestion qui la lie à l'Etat fédéral. Sa mise en œuvre est organisée dans le plan stratégique FOCUS (qui succède au plan stratégique BRIO).

# 3

VALEURS CLÉS: SERVICE // PASSION // TEAM

# 14

ENTREPRISES FERROVIAIRES DISPOSENT D'UNE LICENCE POUR CIRCULER SUR NOTRE RÉSEAU

# 3587

KILOMÈTRES DE LIGNES

*Chiffres clés au 31/12/2011*



### Guy Vernieuwe

Manager Strategy, International Affairs & IT

// Notre défi est de taille: faire progresser le rail partout où il est le plus fort. Pour y parvenir, nous avons placé les besoins de nos clients - directs et indirects - au cœur de nos actions et réflexions. Forts de ce dialogue, nous construisons aujourd'hui un réseau ferroviaire moderne et performant. Au centre de nos préoccupations: leurs attentes légitimes de sécurité, de qualité et d'accessibilité pour un coût d'utilisation raisonnable. //



NOTRE ORGANISATION

Infrabel est organisée autour de trois directions et de six services généraux. La direction Infrastructure est responsable de l'entretien et de la modernisation des installations. Les voies, les aiguillages, les signaux, les caténaires, les passages à niveau et les ouvrages d'art constituent la base de leur métier. La direction Réseau organise et régule le trafic ferroviaire en temps réel. La direction Accès au Réseau a, quant à elle, la mission de préciser où et quand une entreprise ferroviaire peut faire circuler ses trains. Elle entretient des contacts étroits avec chaque opérateur et assure un traitement non-discriminatoire de leurs demandes.

Ces trois directions sont soutenues par six services généraux: Human Resources; Finance & Legal Affairs; Strategy, International Affairs & IT; Corporate & Public Affairs; Procurement et BRIO (Belgian Railway Infrastructure Objectives - plan stratégique 2008-2012 d'Infrabel).



SOUS L'AILE D'INFRABEL

La S.A. TUC RAIL et la S.A. Centre de Créosotage de Bruxelles sont deux filiales directes d'Infrabel.

En tant que bureau d'ingénierie, TUC RAIL dispose d'une expertise solide et reconnue internationalement dans le domaine de la technologie ferroviaire. Ce bureau compte plus de 1000 collaborateurs et coordonne notamment l'aménagement et la modernisation des infrastructures ferroviaires pour des projets d'envergure tels que le Diabolo, le RER ou encore le désenclavement du port d'Anvers. L'année 2012 sera une année importante pour TUC RAIL puisqu'elle fêtera ses 20 années d'existence.

Le Centre de Créosotage de Bruxelles, quant à lui, produit des traverses et est responsable de l'imprégnation d'autres équipements ferroviaires en bois. Il recycle également les anciennes traverses afin de contribuer activement à la réduction de déchets.



# Priorité 1

## LA SÉCURITÉ D'ABORD!

Depuis sa création, Infrabel a constamment renforcé les trois piliers indispensables à la sécurité ferroviaire: la culture, la gestion et la technologie. Après l'accident de Buizingen, elle a encore accéléré la mise en œuvre des plans d'actions élaborés dans le cadre de sa politique de gestion de la sécurité.

Grâce à l'introduction de systèmes de sécurité, à la modernisation des infrastructures et à l'investissement dans une main-d'œuvre hautement qualifiée, le rail belge se hisse progressivement parmi les réseaux les plus sûrs d'Europe.

Avec 12,5% de diminution des dépassements de signaux en lignes classiques par rapport à 2010, une avancée nette a également été actée en la matière.



## LE MASTERPLAN ETCS

Conjointement avec la SNCB, Infrabel a élaboré un Masterplan visant à améliorer davantage la sécurité sur le rail belge. Parmi les objectifs de ce plan, l'accélération de l'implémentation du système d'aide à la conduite TBL1+ sur l'ensemble du réseau constituait le défi majeur de 2011.

Avec une couverture d'efficacité de 71% mesurée au 31/12/2011, Infrabel a réalisé son objectif annuel. Elle continuera ses efforts puisque tous les nœuds ferroviaires importants seront équipés de ce système d'ici fin 2012. Grâce à l'adaptation des logiciels au sein du matériel existant, les balises utilisées pour le système TBL1+ seront ensuite adaptées afin d'intégrer les informations nécessaires au fonctionnement du système de sécurité ETCS sur le réseau belge.

L'ETCS (European Train Control System) est un système de contrôle automatique de la vitesse des trains. Il est capable d'imposer, à tout moment, un freinage d'urgence au train si celui-ci ne respecte pas les limitations de vitesse. Grâce aux balises, les informations sont envoyées directement au poste de commande du train par le biais de signaux électromagnétiques (ETCS-niveau 1). Sur d'autres parties du réseau ferroviaire, l'information est transmise par GSM-R, un réseau de communication numérique qui permet la réception de données transmises depuis le train (ETCS-niveau 2). Nous prévoyons la poursuite de l'installation du système ETCS (niveau 1, niveau 2 et Limited Supervision) sur l'ensemble du réseau d'ici 2022.

# 2229

SIGNAUX ÉQUIPÉS DU SYSTÈME D'AIDE À LA CONDUITE TBL1+\*

# 202 mio€

INVESTIS DIRECTEMENT POUR LA SÉCURITÉ D'EXPLOITATION\*\*

# 21

PASSAGES À NIVEAUX SUPPRIMÉS\*\*

\*Chiffre clé au 31/12/2011 // \*\*Réalizations clés en 2011

## DES CABINES DE SIGNALISATION MODERNES POUR PLUS DE SÉCURITÉ

L'augmentation croissante de la demande de mobilité engendre une pression constante sur notre réseau.

Avec son projet New Traffic Management, Infrabel entend se préparer à l'avenir en améliorant encore son organisation. La concentration des cabines de signalisation actives sur le réseau s'inscrit parmi les changements les plus importants engendrés par ce projet.

On dénombre 229 cabines en activité (au 31/12/2011) sur les 368 cabines en service au moment de la création d'Infrabel. L'objectif pour 2014 consiste à les concentrer en 31 cabines automatisées et ultramodernes. En 2020, il ne restera que 10 postes de signalisation.

Ce rassemblement impliquera une nouvelle distribution des tâches entre les cabines et le Traffic Control. Les domaines d'intervention des cabines seront alors plus étendus et le Traffic Control se recentrera sur la coordination nationale de la circulation des trains.

Cette concentration contribuera directement à l'amélioration de la sécurité, de la ponctualité et de la qualité des informations accessibles aux voyageurs.

## MIEUX VAUT PRÉVENIR QUE GUÉRIR!

Malgré les nombreux efforts déployés pour renforcer la sécurité, le risque d'accident ne peut jamais être totalement écarté. C'est pourquoi Infrabel collabore régulièrement avec les services d'urgence afin d'organiser des simulations de crise et des sessions d'information. Celles-ci offrent des opportunités de choix pour tester et adapter les plans de secours existants.

Fin octobre 2011, un exercice grandeur nature a été organisé à Herentals. Celui-ci simulait un accident entre un train et une voiture. Environ 100 personnes, dont une quarantaine de figurants appelés à jouer le rôle de victime, y ont participé. Les entreprises ferroviaires ont également été invitées à y assister en tant qu'observateurs. Ce type de simulation permet aux parties concernées de prendre des mesures ciblées et efficaces en cas d'accident sur le réseau belge.



**Luc Vansteenkiste**

Directeur général Infrastructure

// Grâce à une collaboration étroite avec les acteurs du transport ferroviaire, nous avons amélioré plusieurs indicateurs de sécurité. Les recommandations de la Commission parlementaire spéciale sur la sécurité du rail ont été intégrées dans nos plans d'actions et une attention particulière a été portée à la culture de sécurité à tous les niveaux au sein de l'entreprise. //

## ATTENTION AUX PASSAGES À NIVEAU

Beaucoup d'utilisateurs de la route sous-estiment encore le danger que représentent les passages à niveau. Pour y réduire au maximum le nombre d'accidents, Infrabel prévoit le démantèlement de 200 passages à niveau d'ici 2015. En comptabilisant les 21 déjà supprimés en 2011, pas moins de 64 passages à niveau ont ainsi été démantelés depuis 2008. Des solutions alternatives telles que des tunnels et des ponts sont régulièrement mises en œuvre afin de ne pas entraver le trafic ferroviaire. Il n'est malheureusement pas possible de supprimer chaque passage à niveau. Dès lors, Infrabel contribue à la modernisation des intersections entre le rail et la route et exécute des travaux préventifs.

Dans le cadre du projet «Attention aux passages à niveau», 250 étudiants de l'enseignement artistique ont été invités à créer différentes affiches pour sensibiliser le public de façon originale à cette problématique. Les affiches des lauréats ont été exposées durant deux semaines en mai et en décembre, notamment dans l'ensemble des gares belges et sur certains espaces d'affichage en rue.



## SAFETY FIRST

La sécurité au travail et la sécurité d'exploitation constituent le point de départ de notre activité ferroviaire.

Dès octobre 2011, Infrabel a commencé à déployer une nouvelle identité visuelle sur son réseau destinée à sensibiliser chaque collaborateur à la sécurité et au rôle qu'il se doit de jouer en la matière. Le logo « Safety First », qui se compose de quatre équerres de couleur orange formant un carré, a été conçu afin d'être directement identifiable et de rappeler sur chaque endroit stratégique et sensible ce à quoi il faut être attentif..

Grâce à cette action, c'est la culture de la sécurité au sein de l'entreprise qui se trouve renforcée. Car cela ne fait aucun doute : la sécurité est LA priorité absolue en toute circonstance !



# Priorité 2

## LES TRAINS À L'HEURE

Tout comme pour la sécurité, Infrabel collabore étroitement avec les entreprises ferroviaires pour garantir la meilleure ponctualité possible sur son réseau. La capacité limitée du rail, l'augmentation du nombre de voyageurs et du volume des échanges de marchandises ne sont pas sans répercussion sur les résultats de ponctualité. Infrabel redouble donc d'efforts pour développer les solutions qui permettront au transport ferroviaire d'être à la hauteur de son succès. Investir, optimiser et collaborer sont les trois clés qui nous permettront d'améliorer encore nos prestations de services.



## UN PLAN AUTOMNAL POUR GARANTIR LA CIRCULATION DE CHAQUE TRAIN

Tapis de feuilles glissantes, humidité et grésil peuvent causer des problèmes d'adhérence aux trains. Afin de lutter contre ces risques, Infrabel et la SNCB ont reconduit diverses actions préventives en 2011. Deux trains, plutôt qu'un seul, ont été affectés au nettoyage des voies afin d'anticiper ces risques. De plus, des filets de protection ont été installés pour éviter les chutes massives de feuilles sur les rails. Infrabel a conclu un accord avec un service météorologique (Meteo Services) afin de signaler quotidiennement les zones à risque au Traffic Control d'Infrabel.

Infrabel anticipe également les méfaits du froid sur ses installations grâce à la mise en œuvre de son plan hiver. En cas de forte chaleur, le personnel technique d'Infrabel se tient par ailleurs prêt 24 heures sur 24 pour tous types d'interventions. Donc, quel que soit le temps, tout est fait pour permettre un déroulement optimal du trafic ferroviaire.

## MERCI LES COLLÈGUES!

Conjointement avec la SNCB, Infrabel a lancé en 2011 une vaste campagne de sensibilisation interne sur le thème de la ponctualité. Un retard, ce n'est pas seulement une perte de temps: ce sont aussi parfois d'importantes répercussions sur la vie privée ou professionnelle des voyageurs ou de notre personnel.

# 25,9%

DES RETARDS IMPUTABLES  
À DES PANNES DE MATÉRIEL  
ROULANT

# 16,5%

DES RETARDS IMPUTABLES  
À DES PERTURBATIONS DE  
L'INFRASTRUCTURE

# 12,0%

DES RETARDS IMPUTABLES À DES  
INCIDENTS SUR LES RÉSEAUX  
FERROVIAIRES ÉTRANGERS

Résultats clés pour 2011

## RAILTIME: L'INFO EN TEMPS RÉEL, À PORTÉE DE MAIN

RailTime offre en ligne et en direct des informations sur l'état du trafic ferroviaire. Suivant l'évolution des technologies mobiles, Infrabel a décidé, à l'automne 2011, de mettre en service trois nouvelles applications: RailTime for Android, iPhone et iPad.

Aujourd'hui, les navetteurs consultent donc sans délai et automatiquement leurs trajets grâce à nos applications. "My Alarms" leur permet de gagner quelques précieux instants, tandis que la géo-localisation leur propose une coordination automatique des résultats de recherche par rapport à la gare la plus proche.

Outre l'introduction de ces applications, Infrabel, en collaboration avec la SNCB-Holding, a contribué à l'installation de bornes d'information numériques interactives au sein de certaines gares. Celles-ci permettent de consulter les affiches jaunes, les horaires de RailTime ainsi que les éventuelles perturbations sur le trajet envisagé.

Fournir aux voyageurs des informations exactes, à tout moment et sur demande: un défi passionnant pour l'avenir sans cesse renouvelé.

## 2011 EN CHIFFRES

En 2011, les statistiques indiquent une ponctualité générale de 87% (avant neutralisation des facteurs externes et des travaux d'investissement planifiés). Cette amélioration de 1,3% par rapport au résultat de l'année précédente nous encourage à poursuivre nos efforts.

Coordinatrice du trafic ferroviaire, Infrabel recense les retards enregistrés sur l'ensemble du réseau. En 2011, 42,1% des retards étaient imputables à la SNCB, 34,5% à des tiers et 19,1% à Infrabel.

Par souci de transparence vis-à-vis de nos clients et stakeholders, ces statistiques sont désormais publiées et détaillées mensuellement sur le nouveau site [www.infrabel.be](http://www.infrabel.be).



### Eddy Clement

Directeur général Réseau

// En 2011, nous avons amélioré la ponctualité sur notre réseau grâce à une mobilisation constante de nos équipes, à un dialogue renforcé avec les opérateurs et à la mise en place de plans d'actions spécifiques. En 2012, nous mettrons tout en œuvre pour confirmer cette tendance. //

## PLANS D'ACTION 2012

Une tendance positive s'est dégagée en 2011 par rapport aux résultats de 2010. Mais ce n'est pas satisfaisant et des améliorations restent nécessaires.

En collaboration avec la SNCB, Infrabel a adapté son plan d'actions en faveur de la ponctualité afin de faire évoluer positivement le parc du matériel roulant, l'infrastructure ou encore la planification du transport à l'horizon 2015.

La sensibilisation continue de notre personnel, l'efficacité dans la diffusion d'informations et l'optimisation des horaires figurent parmi les grands objectifs de 2012. Infrabel veillera à les atteindre grâce à une évaluation et une adaptation continue de ses plans d'actions et à la vigilance de son Punctuality Manager.

Grâce à ces efforts, Infrabel entend contribuer à une offre de transport ferroviaire de qualité aux 750 000 voyageurs en moyenne qui prennent le train quotidiennement.

# BRUSSEL CENTRAAL

3  
1 2 5 6

Publifer ClearQuant

ELIE SAAB



# Priorité 3

## UN RÉSEAU POUR TOUS LES TRAINS DE DEMAIN

Face à l'augmentation constante du nombre de voyageurs et aux limites atteintes en terme de capacité disponible sur son réseau, Infrabel adopte une philosophie concrète et efficace: exploiter au mieux le réseau existant et le renforcer progressivement au profit de projets futurs.

Au cœur de l'Europe, Infrabel déploie donc des efforts considérables afin de développer ses lignes ferroviaires et de les optimiser.

Construire notre mobilité ferroviaire au carrefour des autres réseaux européens demande du temps. Dans ce domaine, de nombreux progrès ont été enregistrés en 2011.





L'AÉROPORT DE BRUXELLES  
DÉSENCLAVÉ, À GRANDE VITESSE

Le projet Diabolo mettra en service en 2012 une liaison ferroviaire souterraine entre la gare de Brussels Airport et la ligne à deux voies Schaerbeek-Malines sur la berme centrale de l'E19. Ce désenclavement ferroviaire par le Nord va accroître considérablement l'accessibilité de l'aéroport de Bruxelles. La dernière phase des travaux d'infrastructure a été entamée en 2011 tandis que les systèmes de sécurité et de télécommunication (ETCS et GSM-R) ont été installés sur la ligne.

L'aboutissement de ce projet constituera une nouvelle étape décisive pour le trafic ferroviaire à grande vitesse en direction d'Amsterdam, de Paris et de Francfort, de et vers l'aéroport.

Le premier trajet commercial sur cette nouvelle ligne est prévu pour le 10 juin 2012.

## L'INTERMODALITÉ COMME MOTEUR ÉCONOMIQUE

Le transport intermodal est en plein essor. L'inauguration début octobre 2011 à La Louvière du nouveau terminal trimodal de Garocentre confirme cette tendance et illustre parfaitement les interactions existantes pour le transport combinant la route, le rail et les voies navigables. Les ports belges renforcent d'ailleurs systématiquement leurs offres en tant que plateformes multimodales dans le cadre de leur politique d'expansion.

Convaincue que plus la capacité est grande, plus il y a de place pour l'intermodalité, Infrabel poursuit ses efforts pour développer ses infrastructures ferroviaires, notamment dans les sites portuaires d'Anvers et de Zeebruges et au sein des corridors de fret internationaux qui traversent notre pays. Plus que jamais, cet essor intermodal renforcera notre contribution à l'économie belge et européenne.

## FACILITER LE TRANSIT RIVE GAUCHE / RIVE DROITE

Au sein des infrastructures du port d'Anvers, les trains venant de la rive gauche empruntent actuellement le tunnel Kennedy afin de gagner la rive droite de l'Escaut. La future liaison ferroviaire du tunnel du Liefkenshoek offrira une alternative efficace et rapide qui permettra de délester ce point de passage jusqu'ici incontournable.

La construction du nouveau tunnel a été achevée en 2011. Une gageure: creusé sur une longueur de 6 752 m et à une profondeur de 40 m, il s'agit du plus long tunnel ferroviaire jamais réalisé en Belgique! Les travaux de mise en place de l'infrastructure ferroviaire dans le tunnel se poursuivent et prendront fin en 2014. Parmi ceux-ci, la mise en place du système ETCS qui garantira une sécurité absolue sur le parcours.

## VOUS ÊTES NAVETTEUR?

Le Réseau Express Régional (RER) contribuera à résoudre de nombreux problèmes de mobilité, notamment dans et autour de Bruxelles. Le passage de deux à quatre voies sur certaines lignes permettra d'augmenter le nombre de trains circulant sur les axes principaux. Cet aménagement à quatre voies a d'ores et déjà été réalisé pour les lignes Bruxelles-Hal et Bruxelles-Louvain. En 2011, les travaux ont été poursuivis sur les lignes Bruxelles-Denderleeuw, Bruxelles-Ottignies et Bruxelles-Nivelles.

La construction d'un tunnel ferroviaire Schuman-Josphat est un projet capital pour le RER. L'aménagement de cette liaison améliorera sensiblement l'accessibilité du quartier européen. Celle-ci proposera également un itinéraire Nord-Sud alternatif et permettra de soulager ainsi la Jonction Nord-Midi.

La fin des travaux de mise en œuvre du RER est prévue à l'horizon 2020.

## UN AVENIR MOBILE EN PERSPECTIVE

Le développement du réseau ferroviaire belge est un défi de taille. Partout en Belgique, Infrabel étudie toutes les solutions afin d'améliorer encore la capacité de son réseau.

Illustration par 3 cas concrets:

- A Bruxelles, environ 1250 trains transitent tous les jours par la Jonction Nord-Midi. Cette fréquentation en fait l'un des axes ferroviaires les plus denses au monde. Les cadences exceptionnelles font que le moindre incident dans la Jonction engendre d'importants retards sur l'ensemble du rail belge. Afin d'anticiper les problèmes liés à son inéluctable saturation, Infrabel réalise en ce moment diverses études afin d'envisager toutes les alternatives chiffrées et réalistes.
- A Charleroi, l'accessibilité par train de Brussels South Charleroi Airport est à l'étude afin de faciliter son accès et soutenir ainsi son expansion.
- Dans les zones portuaires, Infrabel collabore notamment avec les autorités et les différents opérateurs afin d'anticiper les évolutions du trafic et imaginer les infrastructures capables de répondre à leurs besoins dans les 20 prochaines années.

Ce sont ces investissements nécessaires qui renforceront encore la position de la Belgique au carrefour de l'Europe ferroviaire de demain.



**Ann Billiau**

Directeur général Accès au Réseau

// *Dans son Livre Blanc des Transports, la Commission Européenne ambitionne de réduire (horizon 2030) de moitié l'usage des voitures utilisant des carburants traditionnels dans les transports urbains. A cette même période, elle prévoit que 30% du trafic routier de marchandises sur une distance de plus de 300 km devra s'effectuer par rail ou voie d'eau. Pour contribuer à ces objectifs, nous devons impérativement renforcer l'accessibilité de nos ports et la desserte de nos villes. Si les moyens nécessaires sont mis à notre disposition, nous sommes prêts à relever ce défi.* //

**52%**

DU BUDGET D'INVESTISSEMENT  
EN 2011 CONSACRÉ À  
L'AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ

**1250**

TRAINS CIRCULENT CHAQUE  
JOUR DANS LA JONCTION  
NORD-MIDI À BRUXELLES

**6 752**

MÈTRES DE LONG POUR LE  
TUNNEL DU LIEFKENSHOEK,  
LE PLUS GRAND DE BELGIQUE



# Priorité 4

## DES COMPTES SAINS POUR UNE ENTREPRISE SAINTE

Infrabel figure parmi les investisseurs les plus importants du pays et joue dès lors un rôle-clé dans son développement socio-économique. En 2011, Infrabel a consacré plus d'un milliard d'euros à l'amélioration de la mobilité en Belgique.

L'ampleur des investissements consentis requiert un suivi rigoureux et minutieux des budgets et de l'avancement de chaque projet. Les activités qui favorisent le rail en tant que moyen de transport écologique ont souvent un prix non négligeable. Une démarche rigoureuse et responsable est impérative vis-à-vis de l'utilisation des deniers publics. Celle-ci sert de fil conducteur à notre entreprise depuis sa création.





## VISER L'ÉQUILIBRE BUDGÉTAIRE

L'exercice comptable 2011 s'est clôturé sur un résultat brut opérationnel (EBITDA) positif de 13 millions d'euros. Le résultat global d'entreprise (EBT) s'élève à -6 millions d'euros. Ces deux résultats démontrent que les résultats d'Infrabel ont également été mis sous pression par la crise. Infrabel reste cependant une entreprise fondamentalement saine sur le plan financier. Avec 12,9 milliards d'euros d'immobilisations corporelles sur un total bilantaire de 15,4 milliards d'euros, nous disposons d'une structure financière robuste.

Depuis sa création, Infrabel est parvenue à ne pas contracter de dette financière. Cela prouve qu'Infrabel se veut une entreprise saine, capable de se concentrer pleinement sur le développement d'un réseau ferroviaire placé sous le signe de la sécurité et de la ponctualité.

## GÉRER DE MANIÈRE TRANSPARENTE

Utiliser de manière efficace les fonds publics: tel est le fil conducteur de notre gestion d'entreprise. Nous dépensons en effet les fonds disponibles conformément à nos priorités stratégiques et veillons, grâce à cela, à ce qu'Infrabel puisse atteindre ses objectifs.

Nos efforts en matière de sécurité, de ponctualité et de capacité ne doivent cependant jamais mettre en péril la santé financière de l'entreprise. La maîtrise ciblée de nos coûts est ainsi une préoccupation de chaque instant car elle nous permet de disposer d'une base solide pour le futur.



### Marc Smeets

General Manager Finance & Administration

*// Infrabel subit également les conséquences de l'affaiblissement de l'économie suite à la crise financière et à son impact sur les dotations de l'Etat. Mais grâce à une approche en profondeur et à une gestion efficace de nos ressources, nous faisons tout ce qui est nécessaire pour conserver le contrôle sur nos résultats. Cette base solide nous permet d'assurer un bon fonctionnement opérationnel et de nous concentrer sur nos défis stratégiques. Infrabel est ainsi en mesure d'offrir à ses clients et à la société des services sûrs, de qualité et efficaces sur le plan des coûts. //*

UN AUTRE REGARD SUR  
NOS SOURCES DE FINANCEMENT

En tant qu'entreprise publique, nous recevons des sub-  
sides en capital et d'exploitation de la part du gouver-  
nement fédéral. La redevance d'infrastructure que nous  
paient les compagnies de transport en échange de  
l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire constitue notre  
seconde source de revenus.

Outre ces sources importantes de financement, nous  
disposons également de plusieurs autres mécanismes  
d'investissement, comme le fonds RER, les subventions  
européennes et des partenariats public-privé (PPP).  
Cette dernière solution est utilisée pour le financement  
de grands projets, comme ce fut le cas pour le projet  
Diabolo ou la liaison ferroviaire du Liefkenshoek. Un  
partenaire privé assure, dans ces cas, le financement et  
la construction de l'infrastructure.

**662,4mio€**

DE DOTATION DE L'ÉTAT FÉDÉRAL

**308,2mio€**

D'INVESTISSEMENTS RÉALISÉS  
EN FAVEUR DU PROJET RER

**13mio€**

MONTANT DE L'EBITDA

Montants clés pour 2011





# Priorité 5

## EN PHASE AVEC LA SOCIÉTÉ

Le transport ferroviaire figure parmi les secteurs d'activité les plus durables. Aujourd'hui, les attentes et tendances sociétales continuent à évoluer et Infrabel doit s'apprêter à relever des défis économiques, sociétaux et écologiques colossaux.

Elle continue, dès lors, à déployer de nombreux efforts afin d'offrir un réseau ferroviaire de haute qualité capable de répondre aux besoins de ses stakeholders actuels et futurs, et d'ouvrir la voie à une mobilité durable. A cet effet, chaque année, de nombreuses initiatives prometteuses voient le jour. Grâce à la motivation de ses collaborateurs, Infrabel a continué tout au long de 2011 à relever de nombreux défis.



## UNE OREILLE ATTENTIVE À NOS STAKEHOLDERS

Il importe au plus haut point à Infrabel d'entretenir un dialogue permanent et constructif avec l'ensemble de ses stakeholders. En 2011, la cellule Federal Affairs d'Infrabel a organisé cinq tours de table avec les associations de voyageurs afin de stimuler une communication transparente.

Prêter une oreille attentive à ses partenaires internes et externes est capital pour proposer un service de qualité. La direction Accès au Réseau a entretenu des contacts quotidiens avec ses 14 entreprises ferroviaires clientes. Via ses Safety Desks, elle les a également informées tous les 2 mois sur les importants changements concernant la réglementation et la gestion de la sécurité.

De son côté, la cellule Riverains du service Corporate & Public Affairs d'Infrabel a organisé 43 sessions d'information à l'attention des riverains de nos chantiers. En outre, un numéro d'appel gratuit (0800/55 000) leur permet d'obtenir des réponses à toutes leurs questions sur les projets à proximité de chez eux.

### Benoît Gilson

General Manager Corporate & Public Affairs

« Être en phase avec la société, c'est prendre en compte les attentes de tous nos stakeholders, tant internes qu'externes. Et cette démarche est aujourd'hui bien plus indispensable qu'elle ne l'était hier mais bien moins qu'elle ne le sera demain. »

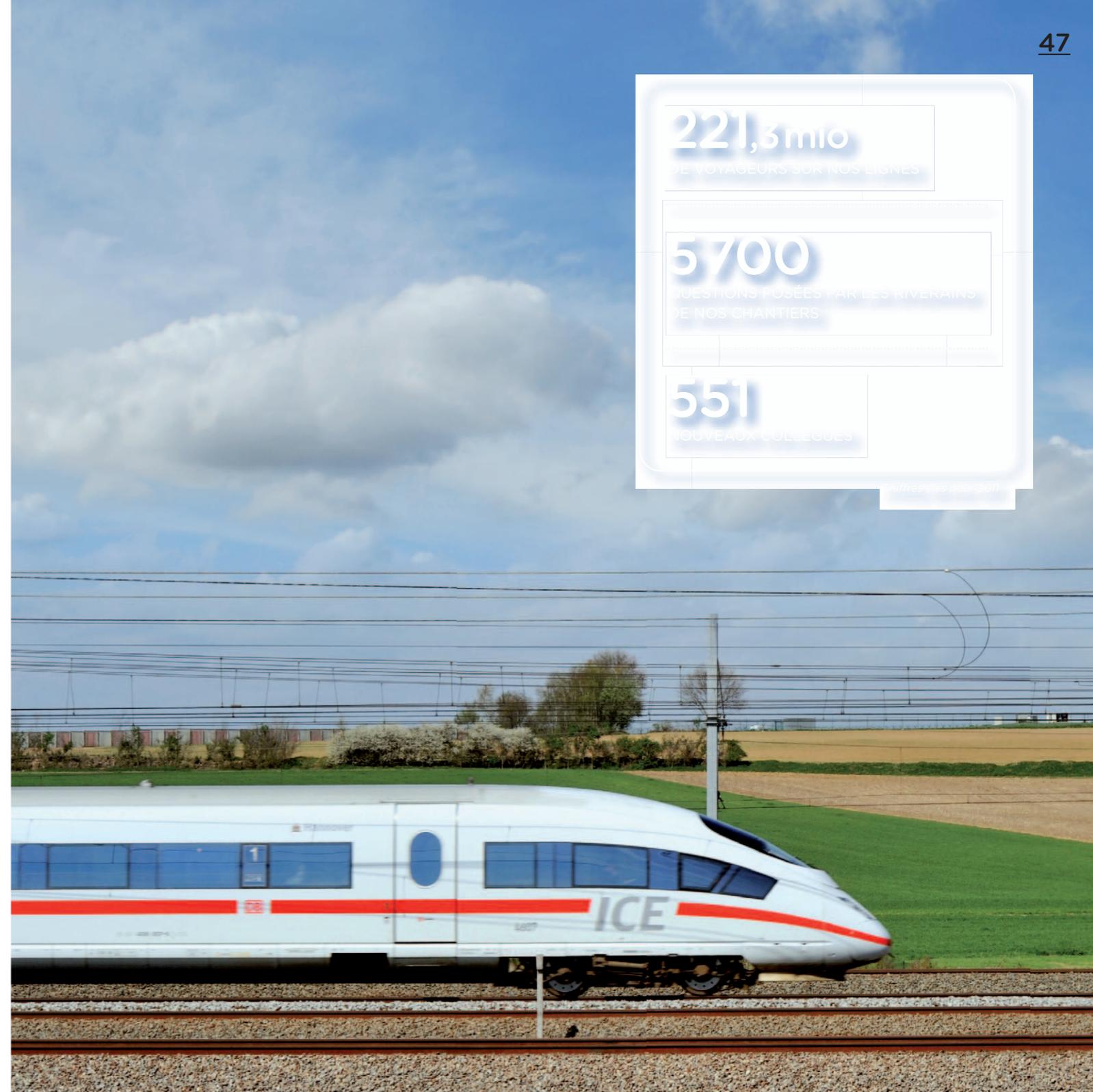
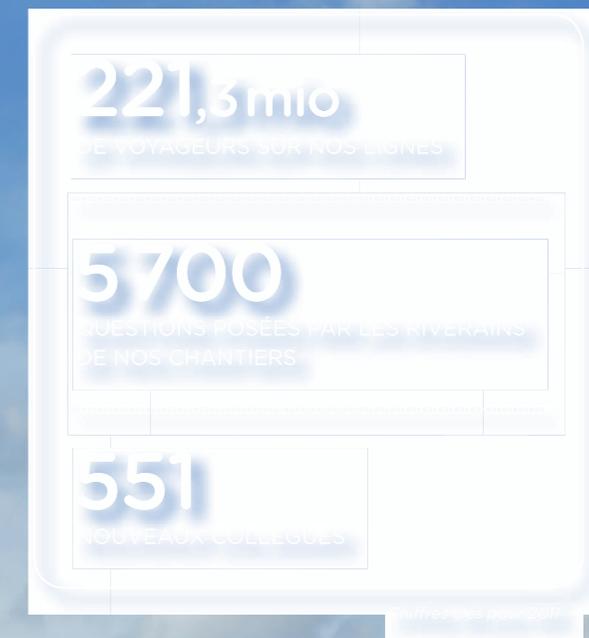


## DES COLLABORATEURS VOLONTAIRES ET ENGAGÉS

Infrabel a participé le 22 février 2011 au projet-pilote «Discover Your Talent». Cette initiative de volontariat d'entreprise a permis à une centaine de jeunes du quartier de Cureghem de la commune d'Anderlecht de participer à une journée d'ateliers interactifs en vue de découvrir leurs compétences.

Ces ateliers leur permettaient de recevoir certaines astuces utiles pour favoriser leur recherche d'emploi. Cette initiative s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par diverses associations afin de favoriser "l'employabilité" en Région de Bruxelles-Capitale.

Pour rendre cette journée possible, des employés d'Infrabel et de quatre autres entreprises se sont volontairement engagés à organiser les différents ateliers et à guider les jeunes durant la journée.







## ÉCO-CONDUITE

Infrabel dispose d'un parc automobile, principalement constitué de véhicules d'intervention, pour lequel un projet d'éco-conduite a été mené. Trois approches ont été utilisées: la vérification de l'état des véhicules, le placement de boîtiers de contrôle et la formation des conducteurs.

Les résultats obtenus ont démontré à la fois une réelle diminution de la consommation de carburant mais aussi une amélioration de la sécurité pour les collaborateurs. Outre ces constats plus que positifs, une enquête de satisfaction relative au projet a également mis en évidence que cet investissement dans l'éco-conduite était perçu par les collaborateurs comme une amélioration du bien-être au travail.

## DE L'ÉNERGIE VERTE AU BOUT DU TUNNEL

Mi-2011, le premier trajet en train à l'énergie solaire a été effectué dans la traversée du tunnel du Peerdsbos à Anvers. Le toit de ce tunnel est couvert de 16 000 panneaux photovoltaïques installés pour fournir l'énergie nécessaire au trafic ainsi qu'à l'infrastructure ferroviaire. Environ 4 000 trains par an peuvent désormais franchir ce tunnel «au vert».

La gare de Deinze a également bénéficié de ce type d'équipement. L'année dernière, plus de 200 panneaux solaires ont été installés sur le toit de ses quais. Ils couvrent 90% des besoins énergétiques globaux de la gare. À l'avenir, de plus en plus de trains seront alimentés par des sources d'énergie alternatives.



## INFRABEL EN CHIFFRES & EN IMAGES

**Découvrez-en davantage dans le CD-ROM présent dans ce rapport annuel:** il comporte notamment une rubrique consacrée aux résultats financiers 2011, diverses séquences filmées sur notre entreprise ainsi qu'une version électronique de cette publication.

**Toujours plus de sécurité, de ponctualité et de qualité:** telles sont les priorités qui guideront encore nos actions en 2012.

*\*Faites-nous part de vos remarques et/ou commentaires sur cette publication: [rapportannuel@infrabel.be](mailto:rapportannuel@infrabel.be)*

Numéro d'entreprise  
RPR Bruxelles 0869.763.267

### **Infrabel**

S.A. de droit public  
Place Marcel Broodthaers 2, BE-1060 Bruxelles  
[www.infrabel.be](http://www.infrabel.be)

### **Editeur responsable**

Benoît Gilson  
T: +32 (0)2 525 23 00  
F: +32 (0)2 525 22 69  
M: [benoit.gilson@infrabel.be](mailto:benoit.gilson@infrabel.be)

### **Coordination**

Catherine Limpens

### **Rédaction**

Charlotte Couwet

### **Conception graphique & production**

Michel Sion

### **Photographie**

Johan Dehon (07, 08, 18, 20, 29, 30, 34, 35, 41, 42, 45, 47, 48, 50, 51)  
Gilles Parmentier (10, 11, 12, 15, 21, 23, 26, 37, 52)  
Frédéric Sablon (05, 09, 17, 25, 32, 39, 46)  
Eric Herchaft (38)

### **Flash (CD-ROM)**

Fabian Sanguinetti

### **Impression & façonnage**

Lannoo Imprimerie  
[www.lannooprint.be](http://www.lannooprint.be)  
Imprimé en mai 2012

