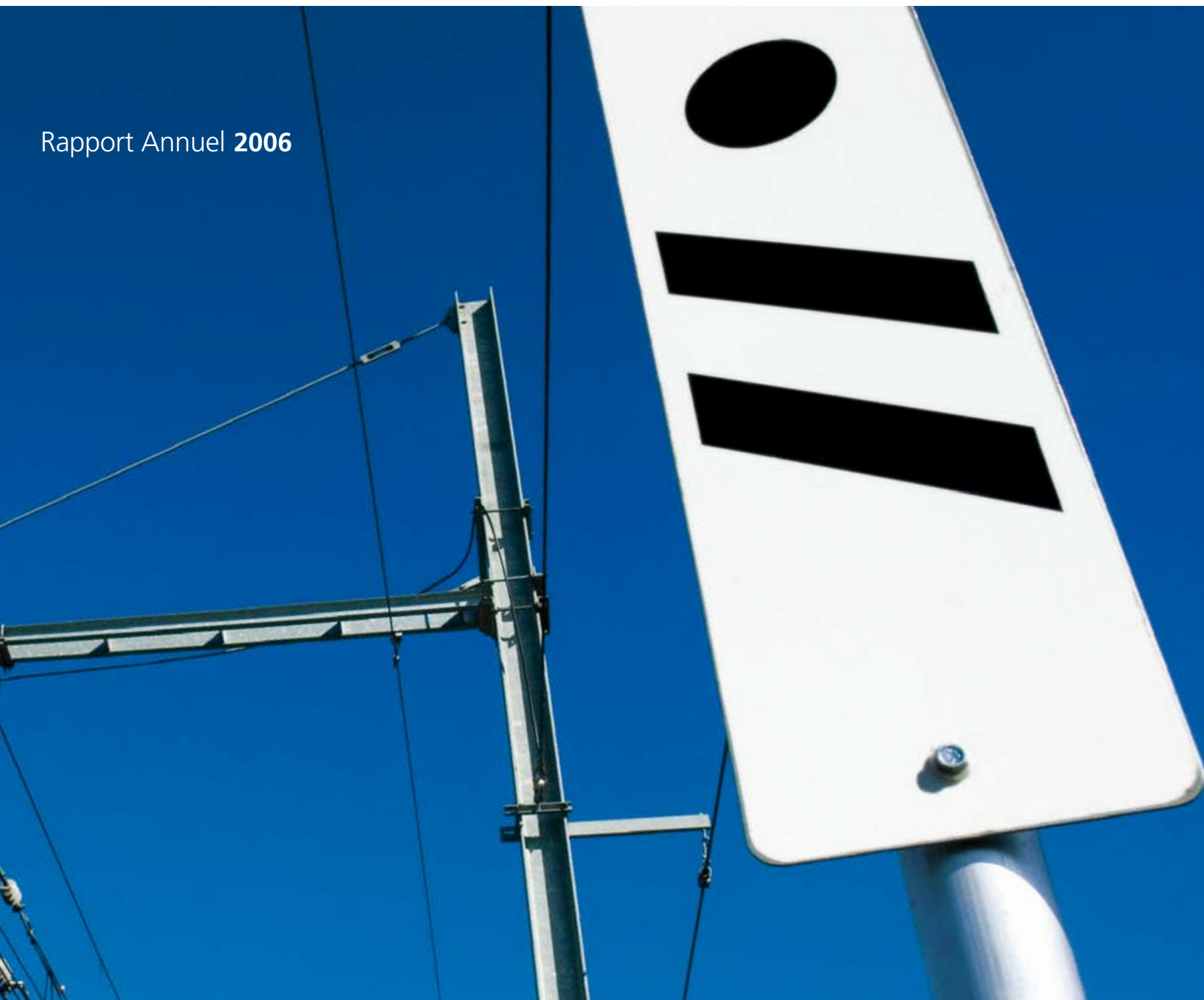
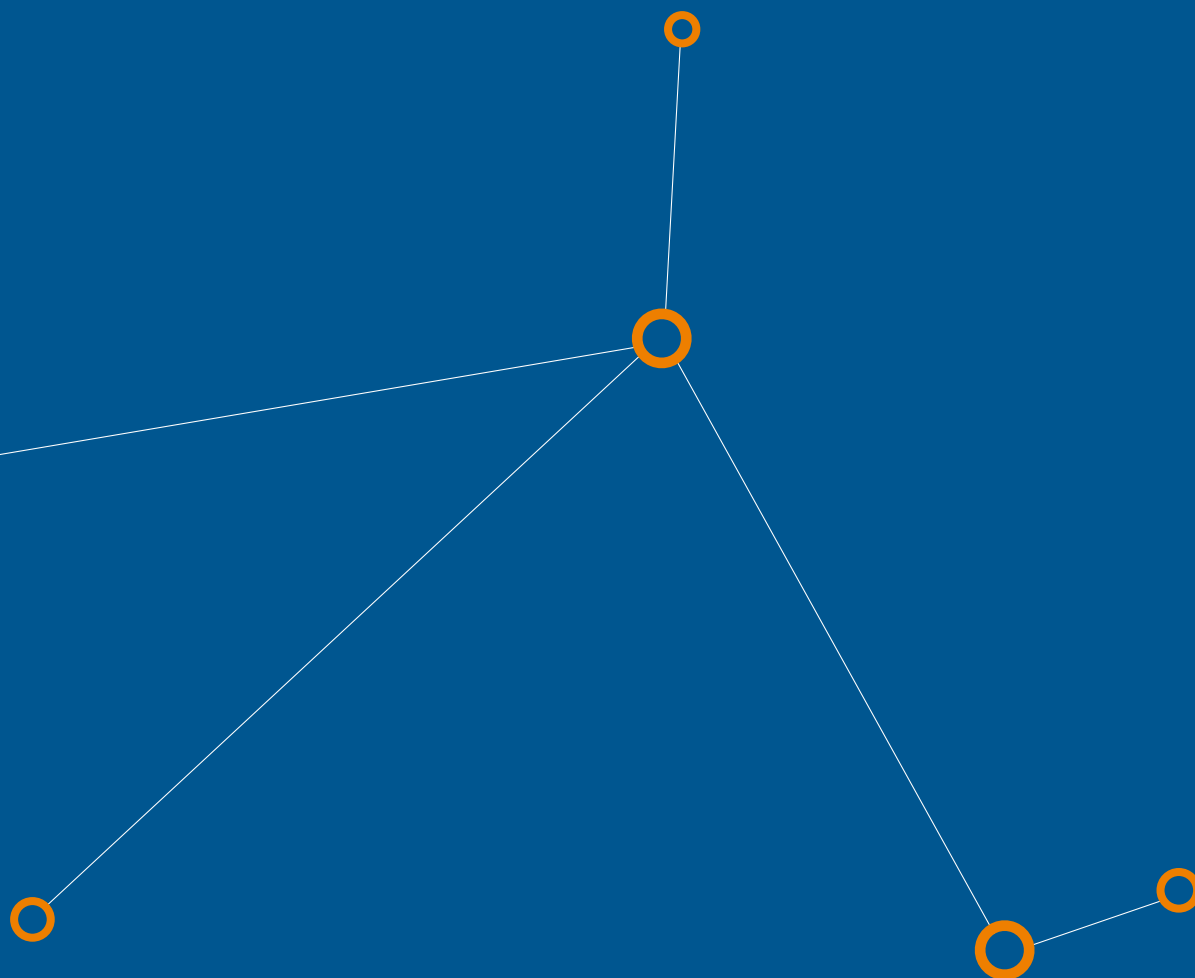


Rapport Annuel **2006**



Rapport Annuel **2006**

Rapport d'activité



# Vision, mission, valeurs



## Vision

Infrabel a pour ambition de devenir le carrefour de l'Europe. La fiabilité et l'accessibilité optimales de son réseau sont les éléments clés pour réaliser cet objectif. C'est pourquoi elle met tout en œuvre pour développer une technologie performante, qui tienne compte des besoins de ses stakeholders, tout en assurant, dans le respect de l'interopérabilité ferroviaire, la meilleure intégration possible entre les différents modes de transport.

## Mission

Entreprise publique autonome, Infrabel est mandatée par l'État pour assurer une mission de service public au bénéfice de la collectivité. Elle entend contribuer, au sein du réseau ferré européen, à une mobilité durable au service du développement économique et social belge. Indépendante des entreprises ferroviaires qui sont ses clients, Infrabel, en tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, doit mettre à disposition de ceux-ci des infrastructures compétitives et adaptées aux demandes actuelles et futures.



## Valeurs

Pour accomplir ses missions, Infrabel peut compter sur ses collaborateurs qui, chaque jour, donnent vie au réseau et œuvrent à son développement. Pour les accompagner au quotidien, six valeurs servent de guide :

### **Sens des responsabilités**

Chaque collaborateur gère ses activités de façon efficace et irréprochable tant sur le plan de la sécurité que de la qualité.

### **Intégrité**

Le personnel adopte en toute occasion une conduite exemplaire, honnête et équitable, et ce, dans tous les aspects de son travail.

### **Engagement envers le client**

Pour optimiser la satisfaction de ses clients, chaque membre du personnel place leur intérêt au cœur de ses préoccupations. Elle cherche également à établir un équilibre entre les besoins particuliers de chacun et ceux de l'ensemble de la collectivité.

### **Recherche de la précision**

Le personnel d'Infrabel assume la responsabilité de délivrer des services de qualité, en particulier pour permettre à ses clients d'assurer la ponctualité à laquelle ils se sont eux-mêmes contractuellement engagés. Chaque collaborateur cherche sans cesse à améliorer ses modes de fonctionnement, à anticiper et à réagir aux changements.

### **Esprit d'équipe et confiance**

Sécurité et qualité sont le fruit d'un travail d'équipe de la part de la direction et des collaborateurs de l'entreprise. Ils partagent connaissances, idées et ressources. Dans l'accomplissement de leur travail quotidien, chacun d'entre eux crée, nourrit et entretient un esprit d'équipe où des relations mutuellement respectueuses prévalent.

### **Ouverture d'esprit, transparence et motivation du personnel**

Infrabel est fière de la richesse émanant de la diversité des individus et des idées qui la composent. Elle s'engage à créer un climat de confiance pour son personnel. Afin de pérenniser et développer le savoir-faire de ses collaborateurs, la Société leur offre la formation et les opportunités de développement personnel dont ils ont besoin. Tout collaborateur est investi des responsabilités nécessaires pour accomplir au mieux son travail. Il en retire ainsi un sentiment de réalisation personnelle et contribuer au succès de l'entreprise.

# Message du Président et de l'Administrateur délégué

Infrabel, an 2. Une histoire toute jeune mais prometteuse. Tous les jours, au sein d'Infrabel, 14 000 personnes s'engagent pour que l'entreprise fonctionne au mieux. Leur engagement s'inscrit totalement dans la stratégie d'Infrabel centrée entièrement sur le core business de l'entreprise dans le cadre d'une structure de groupe garante à la fois de l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure et de la cohérence du développement ferroviaire en Belgique.

Avec ses collaborateurs, chaque entreprise du Groupe SNCB rencontre un double défi : s'adapter à la fois à la nouvelle structure du Groupe et à l'impact des directives européennes (sécurité, libéralisation du transport de marchandises, interopérabilité...). Mais l'objectif commun des trois entreprises est toujours de garantir à leurs clients un service de qualité et de rendre le rail structurellement plus concurrentiel.

S'appuyant sur cette ambition commune - chaque entreprise étant par ailleurs responsable de la qualité de son propre service - le Groupe SNCB ne peut que grandir et se renforcer. Une concertation constructive entre les trois entreprises est dès lors capitale afin d'utiliser de manière efficace les moyens, tant humains que financiers.

En tant que gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel doit tenir compte des différents « paquets ferroviaires » et de l'indépendance que requiert l'exercice des fonctions essentielles : octroi de la capacité d'infrastructure d'une part, détermination et facturation de la redevance d'infrastructure d'autre part. Le core business d'Infrabel est et reste un trafic sûr et fluide.

Ces deux priorités sont au centre du plan stratégique BRIO, fil rouge de toutes les actions entreprises par Infrabel pour offrir en permanence à ses clients un réseau sûr et de qualité maximale. Pour ce faire, une organisation adaptée et un changement de culture sont indispensables. Inscrits dans le plan BRIO, ils permettront à Infrabel de grandir pas à pas, d'évoluer et de devenir plus performante.

Les réalisations et les investissements d'Infrabel en 2006 concrétisent sur le terrain ce plan stratégique et ses lignes de force. Ainsi, au cours de l'année écoulée, nous avons inauguré la mise à quatre voies de la ligne Bruxelles-Louvain, l'aménagement des viaducs de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi ainsi que l'ouverture de la courbe de Louvain. Nous avons aussi poursuivi les travaux du RER et des lignes à grande vitesse. Ainsi que des dizaines d'autres projets aux quatre coins du pays, notamment dans les ports d'Anvers et de Zeebrugge.

Par ces projets, Infrabel contribue à l'évolution du pays vers un immense centre urbain de plus de dix millions d'habitants qui devrait permettre à la Belgique d'assumer et maîtriser son rôle de grande capitale d'un vaste ensemble de plus de 400 millions d'habitants en voie d'intégration. Ces réalisations et bien d'autres en cours ou à venir, engendrent progressivement un réseau ferré plus proche et plus soucieux des attentes des navetteurs c'est-à-dire plus de fréquences, des liaisons plus rapides et des trains plus ponctuels.

Le service public est en effet notre vocation et les 14 000 collaborateurs d'Infrabel y travaillent tous les jours intensivement et passionnément. Les résultats financiers positifs témoignent de la situation saine et stable d'Infrabel, qui vise également un résultat en équilibre en 2007. Mais les résultats de ponctualité ont marqué le pas en 2006, nous conduisant à



Antoon Colpaert - Président du conseil

Luc Lallemand - Administrateur délégué





#### Conseil d'administration

Luc Lallemand - Administrateur délégué - Antoon Colpaert - Président du conseil - Laurent Vrijdaghs - Administrateur  
Mieke Officiers - Administratrice - Jan Kerremans - Administrateur - Vanessa Matz - Administratrice

redoubler d'efforts dans ce domaine cher aux clients donc à l'entreprise. Infrabel a lancé un plan pluriannuel de pas moins de 52 mesures relatives à la ponctualité et mobilisé l'ensemble de son personnel en vue de progresser sur ce point. Dans ce domaine plus que tout autre, en effet, la performance n'est possible que si chaque acteur assume le même engagement.

La mise en service du Traffic Control s'inscrit tout à fait dans cette vision d'un trafic plus régulier mais répond également à l'autre priorité stratégique d'Infrabel: la sécurité. Tous ensemble au sein d'Infrabel, nous exerçons un métier par lequel nous assumons de grandes responsabilités techniques, économiques et surtout... humaines. Nous sommes des gens de métier. La sécurité à tous points de vue et dans tous les domaines est une composante de notre savoir-faire et de la qualité de notre travail.

C'est pourquoi en 2006, il nous a été possible de traduire cette vision en une ambition clairement formulée dans une Déclaration de politique de sécurité introduisant la Charte de Sécurité dont une copie a été diffusée à l'ensemble du personnel. Le souci de la sécurité des personnes exposées aux risques est l'objectif stratégique premier de l'entreprise. Infrabel met tout en œuvre afin d'éviter tout incident, accident, dommage sur la santé ou le bien-être des personnes, employés, voyageurs ou autres, ainsi que tout effet négatif sur l'environnement.

Dans le cadre de cette politique, la prévention des accidents graves bénéficie d'une priorité absolue. Notamment à travers de lourds investissements dans le système de communication sol train GSM-R ou le système de signalisation ETCS, deux systèmes dont Infrabel se veut un des pionniers au niveau européen. Car l'ambition d'Infrabel est clairement de devenir un des gestionnaires d'infrastructure européens les plus sûrs.

Sécurité, qualité... Deux priorités au service d'objectifs aussi importants que le développement économique et humain de la Belgique et qui se traduisent, notamment par la contribution, certes modeste, à un objectif planétaire. Dans cette perspective, nous tenons à remercier chaleureusement le personnel de l'entreprise ainsi que le Gouvernement pour son soutien. Ces deux derniers siècles ont été marqués par un progrès industriel continu mais aussi par une progression désormais inquiétante de la pollution atmosphérique.

Un peu partout dans le monde, les gouvernements s'éveillent et s'inquiètent de la qualité de l'environnement ainsi que du changement climatique aujourd'hui déjà perceptible. Le transport et la mobilité ferroviaires bénéficient d'un regain d'intérêt. Le développement du rail s'inscrit avec évidence dans le futur d'une civilisation en recherche de modes de mobilité et de transport indiscutablement respectueux de l'environnement, fiables, rapides, économiques et confortables.

C'est pourquoi nous faisons appel à votre engagement, à votre travail d'équipe, à votre confiance et à votre motivation pour nous engager dans le domaine de l'environnement et pour travailler ensemble à un réseau plus sûr et un trafic plus ponctuel. Grâce à un dialogue ouvert avec toutes les parties concernées au sein du Groupe SNCB et avec les stakeholders, et avec l'aide d'autorités engagées, nous pourrons offrir tous les jours à nos clients le meilleur service possible. Infrabel est prête et s'engage avec confiance dans l'avenir.

Luc Lallemand  
Administrateur délégué

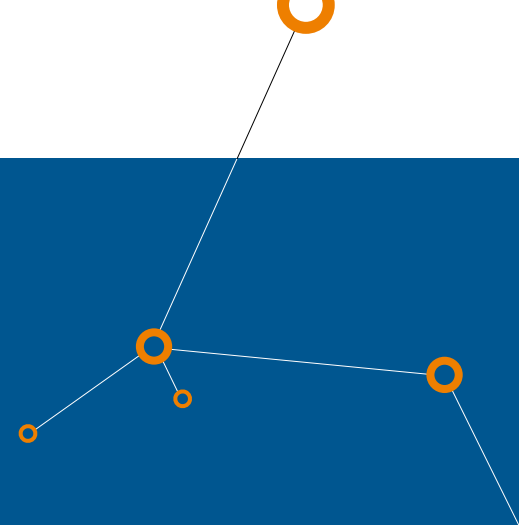
Antoon Colpaert  
Président du conseil



#### Comité de direction

Marcel Baele - Directeur général Réseau - Luc Lallemand - Administrateur délégué  
Luc Vansteenkiste - Directeur général Accès au Réseau  
Jean-Marie Raviart - Directeur général Infrastructure & Achats

# Chiffres clés au 31 décembre 2006



## L'infrastructure



**4 446**  
aiguillages en voies principales

**8 378**  
aiguillages en voies secondaires



**3 500 km**  
de lignes dont

**2 998 km**  
électrifiées



**2 037**  
passages à niveau



**8 700** signaux



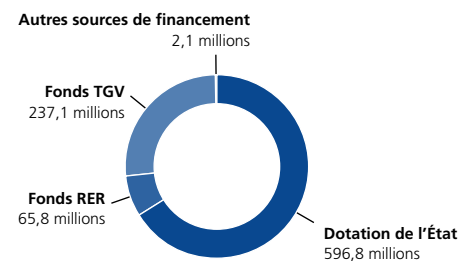
**339**  
cabines de signalisation

**1**  
Traffic Control

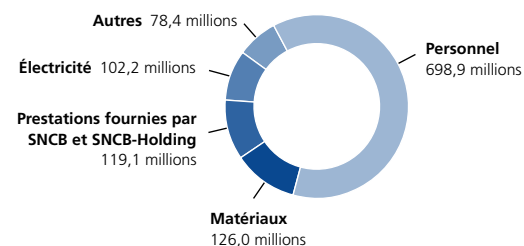


**5** ateliers

## Financement des investissements



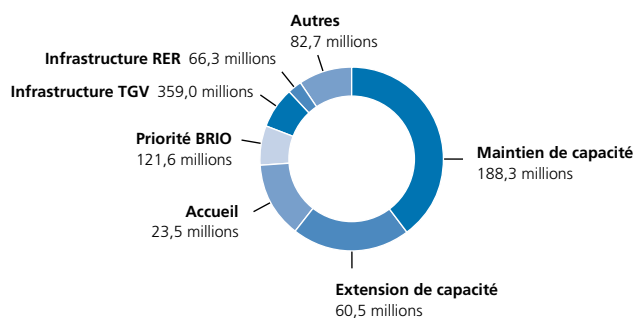
## Charges



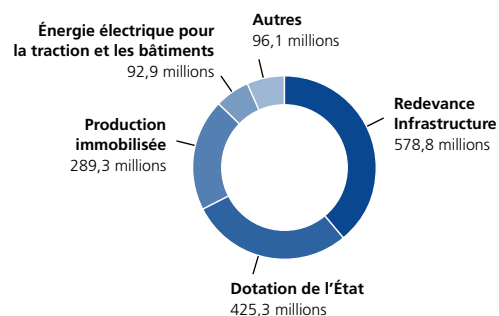
## EBITDA - EBT

en millions €	
Résultat d'exploitation brut (EBITDA)	57,76
Charges non cash	- 84,88
Résultat financier	74,63
Résultat exceptionnel	- 7,37
Résultat global (EBT)	40,14

## Investissements réalisés



## Produits



## Le personnel



13 999 collaborateurs



4,7 % de femmes



95,3 % d'hommes

## Ponctualité des trains

(trains arrivés à l'heure ou avec un retard de maximum 5 minutes)

90,6 %

(94,0 % avec neutralisation des causes externes et grands travaux d'investissement)



# Arrêts sur le parcours 2006



## 5 JANVIER 2006

Délivrance du certificat de sécurité à Rail4Chem lui permettant d'opérer sur le réseau ferroviaire belge

## 29 JANVIER 2006

Mise en service du poste de signalisation d'Anvers-Rive gauche

## 7 FÉVRIER 2006

Approbation du plan stratégique BRIO (Belgian Railway Infrastructure Objectives) par le Conseil d'Administration

## 16 FÉVRIER 2006

Achèvement du programme visant à équiper toutes les gares et tous les points d'arrêt d'un système de sonorisation, première étape de l'implémentation du système PIDAAS (Passengers Information Display and Audio Announcement System)

## 14 MARS 2006

Conclusion d'un accord de principe avec DB Netz, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire allemande, sur le planning et les travaux d'électrification du tronçon Montzen - frontière allemande (ligne 24)

## 18 AVRIL 2006

Lancement de la procédure d'adjudication pour le financement et la construction de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek à Anvers

## 18 MAI 2006

Inauguration à Pepinster de la première sous-station de traction haute-tension blindée et compacte

## 19 MAI 2006

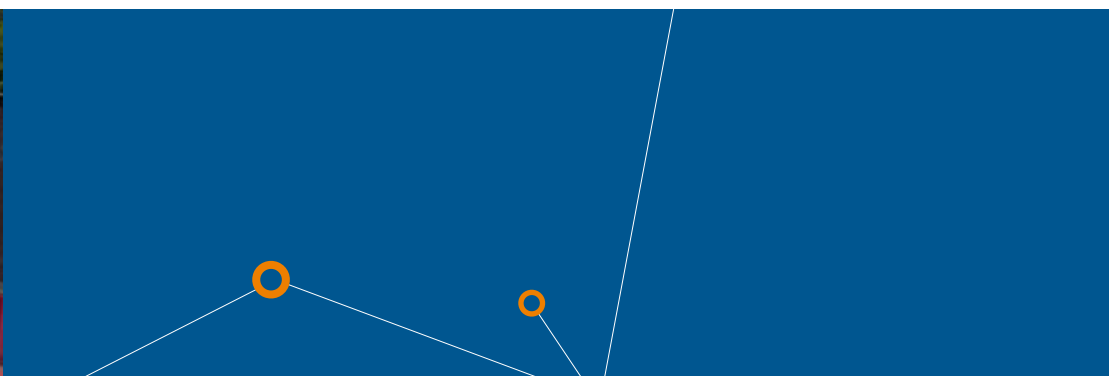
Remise officielle du certificat ISO 9001 aux ateliers de Schaerbeek et d'Etterbeek

## 23-24 MAI 2006

Organisation des journées SeaRail, manifestant la volonté d'Infrabel de développer l'intermodalité entre le rail et la mer avec les ports belges

## 20 JUIN 2006

Conclusion d'un contrat de 105 millions € pour la livraison, l'équipement et l'entretien des appareils de sécurité de type ETCS (European Train Control System) sur le réseau belge



#### 1<sup>ER</sup> JUILLET 2006

Infrabel rejoint l'EIM, organisation européenne regroupant les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires indépendants

#### 1<sup>ER</sup> AOÛT 2006

Début des travaux RER sur la ligne Bruxelles – Ottignies (ligne 161)

#### 26 SEPTEMBRE 2006

Début des parcours d'essai à grande vitesse sur la ligne à grande vitesse entre Anvers et la frontière belgo-néerlandaise

#### 29 SEPTEMBRE 2006

Lancement de la première campagne de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau

#### 23 OCTOBRE 2006

Lancement des travaux du tunnel Schuman-Josaphat à Meiser

#### 27 OCTOBRE 2006

Lancement du projet Mind<sup>3</sup> ! visant à implémenter un système de gestion intégré (ERP – Entreprise Resource Planning)

#### 16 NOVEMBRE 2006

Publication au Moniteur belge de l'avenant au contrat de gestion entre l'État et Infrabel

#### 18 NOVEMBRE 2006

Organisation d'un exercice de sécurité transfrontalier sur la ligne à grande vitesse entre Anvers et la frontière belgo-néerlandaise

#### 19 NOVEMBRE 2006

Inauguration à Vilvorde du nouveau site du Witte Kinderbos en hommage aux enfants disparus, cofinancé par Infrabel

#### 24 NOVEMBRE 2006

Remise officielle du certificat ISO 9001 aux ateliers de Roulers et de Wondelgem

#### 1<sup>ER</sup> DÉCEMBRE 2006

Inauguration des viaducs de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord, de la courbe de Louvain et des troisième et quatrième voies sur la ligne Bruxelles-Louvain

#### 5 DÉCEMBRE 2006

Signature d'un accord portant sur le préfinancement par les Régions des projets de modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg, d'extension de Zeebruges-Formation et du raccordement ferroviaire au Port de Bruxelles

#### 9 DÉCEMBRE 2006

Fusion définitive des cinq dispatchings régionaux et du dispatching national au sein d'un centre unique de gestion du trafic à Bruxelles (Traffic Control)

#### 11 DÉCEMBRE 2006

Délivrance du certificat de sécurité à Transport lui permettant d'opérer sur le réseau ferroviaire belge

Notre entreprise







# Notre mission

## Offrir des solutions de mobilité durable pour tous

Infrabel a pour mission de promouvoir le transport ferroviaire et de garantir, dans le respect de l'équilibre budgétaire, un service de qualité optimale à ses clients et à ses stakeholders.

Infrabel est une société anonyme de droit public selon les termes de la loi du 21 mars 1991. Ses missions sont exclusivement des missions de service public fixées par le contrat de gestion conclu avec l'État fédéral. Celui-ci couvre la période du 1<sup>er</sup> janvier 2005 au 31 décembre 2007 et a été modifié par un premier avenant publié au Moniteur belge le 16 novembre 2006.

Infrabel est responsable de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ainsi que des systèmes de régulation et de sécurité. Dans ce cadre, elle assure le maintien de la capacité du réseau et sa mise à disposition par une politique de renouvellement, d'entretien et de gestion de l'infrastructure ferroviaire. Elle gère également les systèmes de régulation et de sécurité et développe le réseau par une politique d'acquisition, de construction basée sur des plans d'investissement décidés de commun accord avec l'État fédéral et en collaboration avec le Comité d'Investissement.

D'autre part, Infrabel assure la gestion de deux des fonctions essentielles (au sens du droit européen) : la répartition et l'octroi des capacités – horaires et sillons – de manière non discriminatoire, ainsi que la tarification, la facturation et la perception des redevances d'utilisation.

Infrabel est également chargée d'autres missions de service public distinctes des fonctions essentielles. Elle assure notamment aux entreprises ferroviaires la fourniture des services relatifs à l'utilisation de l'infrastructure.

### Infrabel au sein du Groupe SNCB

Pour se conformer aux règles européennes en matière de libéralisation du rail, l'ancienne SNCB unitaire a adapté ses structures depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005. À cette date, trois entités – SNCB-Holding, Infrabel et SNCB – ont été créées et dotées du statut de société anonyme de droit public.

Celles-ci poursuivent deux missions communes. Elles doivent d'abord promouvoir le transport ferroviaire sur le réseau belge et offrir ainsi une alternative aux modes de transport moins respectueux de l'environnement. Elles s'engagent ensuite à garantir un service de qualité optimale afin que l'évolution du trafic ferroviaire dépasse l'évolution générale du trafic tous modes confondus. Et ce, dans le respect de l'équilibre budgétaire.

La SNCB-Holding, Infrabel et la SNCB forment, ensemble, un maillon incontournable de la chaîne de transport en Belgique et en Europe. À ce titre, elles veillent à développer une politique de groupe cohérente afin que les activités exercées cadrent avec la politique de mobilité durable menée par le Gouvernement et contribuent à la satisfaction des besoins de déplacement.



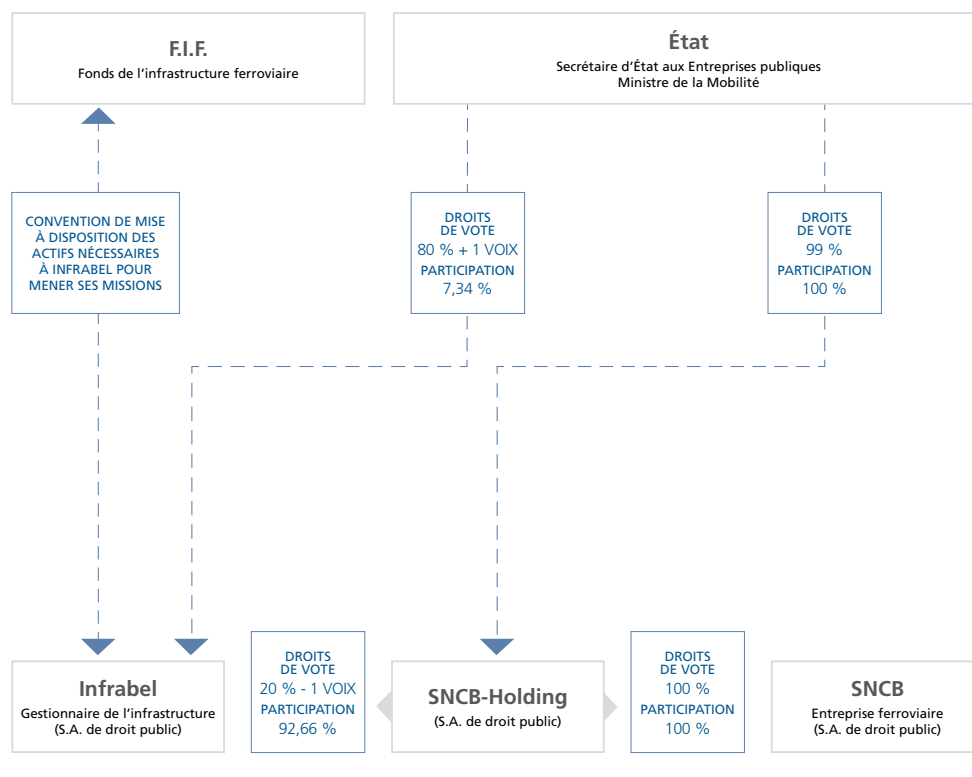




## Infrabel au sein du Groupe SNCB

Chaque société s'est vue confier des missions spécifiques :

- La **SNCB-Holding** gère, pour le groupe, les ressources humaines, le patrimoine et l'immobilier, la consolidation financière, l'informatique et les télécommunications. Elle veille à la cohérence des stratégies des filiales afin d'atteindre, entre autres, un équilibre financier global. Elle se charge également des services de sécurité et de gardiennage ainsi que de la coordination de ses filiales.
- En tant qu'exploitant ferroviaire, la **SNCB** a pour principales missions les activités de transport de voyageurs (nationaux et internationaux) et de marchandises (B-Cargo). Elle définit et élabore l'offre et le plan de transport, en assure la commercialisation par différents canaux et en détermine les tarifs. Elle gère le matériel roulant, les conducteurs et accompagnateurs de trains. Elle assure enfin la gestion de ses participations dans les filiales voyageurs (Thalys, Eurostar...) et fret (IFB, TRW...).
- **Infrabel** assure l'entretien, la gestion et l'extension de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des systèmes de régulation et de sécurité. Elle veille à la gestion indépendante de deux fonctions essentielles et garantit un accès équitable et non discriminatoire au réseau belge pour tout opérateur en possession d'un certificat de sécurité.



# Notre organisation 14 000 collaborateurs en mouvement

Chaque jour, les collaborateurs d'Infrabel s'investissent pour garantir la sécurité et la qualité des infrastructures ferroviaires belges. Partout en Belgique, de jour comme de nuit, ils font vivre le réseau ferroviaire belge. Une structure efficace les encadre et organise leurs activités.

Infrabel est une entreprise publique autonome, détenue à concurrence de 7,34 % par l'État belge et de 92,66 % par la SNCB-Holding. Cependant, afin de garantir au gestionnaire de l'infrastructure l'indépendance requise par les directives européennes, l'État belge y dispose en toutes circonstances de 80 % des droits de vote (plus une voix), contre 20 % (moins une voix) à la SNCB-Holding.

## Une structure au service des projets

Sous la direction de Luc Lallemand, son Administrateur délégué, Infrabel est composée de trois Directions, cinq services généraux et une cellule d'Audit interne. L'entreprise emploie actuellement près de 14 000 personnes. Pour 2006, son activité représente environ 2,4 milliards €, soit 1,4 milliard € d'exploitation et 1 milliard € d'investissement.

La Direction **Réseau** assure la gestion technique du réseau. Elle coordonne la circulation des trains et gère le trafic en temps réel. Elle réalise et assure la mise à jour des supports d'information. Elle commande les aménagements nécessaires pour améliorer la fiabilité et la sécurité des installations.

> bilan et perspectives page 48

La Direction **Infrastructure & Achats** renouvelle et entretient l'infrastructure ferroviaire existante. Elle conçoit et construit de nouvelles installations. Elle se charge des achats et de l'approvisionnement du

matériel pour les installations fixes. Elle fabrique et répare, dans ses ateliers, du matériel électrique, du matériel et des appareils de voie et des éléments standardisés en béton.

> bilan et perspectives page 54

La Direction **Accès au Réseau** remplit deux fonctions dites « essentielles » : d'une part, la répartition et l'attribution des sillons et, d'autre part, la facturation des redevances d'utilisation de l'infrastructure. Elle détermine et analyse les besoins des clients et des stakeholders afin de guider les investissements et les adaptations des infrastructures. Enfin, elle se charge de la confection du système de gestion de la sécurité d'Infrabel, du suivi de la sécurité d'exploitation, de la rédaction des règles nationales de sécurité ainsi que de la certification du personnel de sécurité et du matériel roulant.

> bilan et perspectives page 60

## Cinq services généraux

Le service **Stratégie, Affaires internationales & IT** est garant du statut d'Infrabel et des relations contractuelles avec l'État. Il définit et actualise la stratégie et fixe la politique d'investissement de l'entreprise. Il suit les évolutions internationales et représente activement Infrabel sur la scène extérieure afin d'en préserver les intérêts. Il est également responsable de l'informatique et des technologies de l'information.





adaptées aux attentes internes en matière de sélection, d'évaluation, de formation, etc. Il contribue à la réalisation des objectifs stratégiques du plan BRIO par la définition de projets sur mesure et la fourniture d'informations ou de méthodes adaptées. Il aide également à planifier les besoins en personnel d'Infrabel.

Le service **Communication et Public Affairs** développe des stratégies de communication et d'information à destination des publics externes à l'entreprise (médias, riverains, grand public...) et veille à l'information et à la motivation de chaque collaborateur. Il coordonne et traite les questions parlementaires et les relations avec le Parlement fédéral et les trois Régions.

Le service **Finances & Administration** veille à garantir à l'entreprise une situation financière saine et une gestion efficace des risques. Il apporte son expertise tant à l'établissement des budgets et à leur suivi, qu'à l'analyse des coûts et produits. Il apporte des conseils juridiques aux différentes Directions et services, suit les dossiers européens, rédige les contrats, vérifie le respect des conditions légales en matière de marché public et gère les contentieux des accidents et les dossiers d'urbanisme.

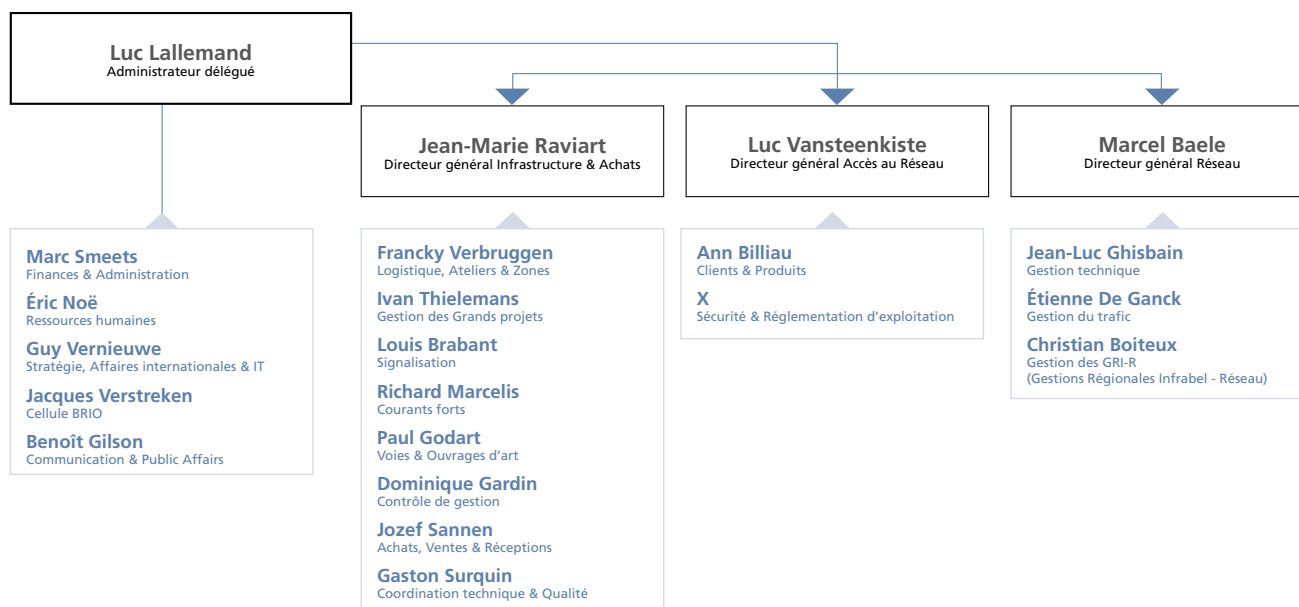
Le service **Ressources humaines** développe, en concertation avec la Direction des Ressources Humaines de la SNCB-Holding, des stratégies

La **Cellule BRIO** est chargée depuis le début de l'année 2006 d'assurer la mise en œuvre du plan stratégique 2006 – 2010 d'Infrabel et de veiller à la réalisation des 22 priorités définies dans ce plan.  
> bilan des activités page 66

### Une cellule d'Audit interne

La cellule exerce deux activités principales. D'une part, elle contrôle les marchés et contrats. D'autre part, elle remplit des missions d'audit conformément au programme annuel approuvé par le Comité d'audit, auquel elle rapporte directement.

## Organigramme d'Infrabel



# Nos clients

## Infrabel au service des opérateurs et des stakeholders

Depuis sa création en 2005, Infrabel a placé ses clients et stakeholders au centre de son organisation. Elle entretient avec eux des relations étroites, basées sur l'écoute, et reposant sur une garantie de qualité de service. Son objectif : anticiper leurs attentes et proposer des solutions adaptées aux enjeux de la mobilité de demain.

Au cœur de l'Europe, Infrabel met des services performants à disposition de ses clients directs, les entreprises ferroviaires actives dans le transport voyageurs et marchandises. Mais Infrabel a également pour clients les ports et les autres infrastructures multimodales, ainsi que les chargeurs industriels.

Pour ses clients, Infrabel exécute notamment de grands travaux d'investissement afin de développer un lien optimal entre la Belgique et les pôles industriels européens. En échange d'une redevance d'utilisation, elle fournit un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire belge à tout opérateur qui en fait la demande et qui répond aux normes de sécurité en vigueur.

### Gagner la satisfaction des clients

La satisfaction des clients est primordiale pour Infrabel, qui a rapidement développé une gestion proactive orientée vers ses stakeholders. Dans ce cadre, elle a instauré un suivi professionnel des clients en engageant des « account managers » au sein de la Direction Accès au

Réseau. Chargés d'entretenir des relations étroites avec les entreprises ferroviaires, ils assurent le lien entre le marketing et la gestion de la capacité.

Une nouvelle étape a été franchie en 2006 avec le lancement d'une étude relative à la préparation et à la conclusion de Service Level Agreements (SLA). Ces contrats particuliers consacrent une place primordiale à la qualité de service et à la satisfaction des parties.

Pour chaque service offert, ils définissent précisément le niveau de qualité attendu et établissent les critères de mesure de satisfaction. La qualité du service est ainsi évaluée grâce à une méthode claire et objective. Le contrat laisse la porte ouverte aux mesures correctives qui peuvent ensuite être adoptées de part et d'autre. Celles-ci permettent de consolider le niveau de satisfaction des parties et de vérifier que le contrat répond toujours aux besoins et aux intentions des parties. Ces types de contrats liant les entreprises ferroviaires et Infrabel entreront en vigueur en 2007.



« Un projet d'investissement, c'est une promesse envers les entreprises ferroviaires. »

Luc Vansteenkiste  
Directeur général Accès au Réseau



## Les clients d'Infrabel

Début 2006, trois entreprises ferroviaires étaient autorisées à circuler sur le réseau belge : SNCB, DLC et SNCF Fret. Durant l'année, deux nouvelles entreprises ferroviaires ont obtenu leur certificat de sécurité : Rail4Chem (Pays-Bas) et Trainsport (Belgique) tandis que quatre autres opérateurs ont entamé la procédure pour les rejoindre en 2007. C'est ainsi qu'ERS a décroché son certificat de sécurité au mois de février 2007.



**SNCB**

- Opérateur historique belge, basé à Bruxelles
- Activités : transport voyageurs (SNCB) et marchandises (B-Cargo) en Belgique et vers les pays voisins. Participations dans Thalys et Eurostar.
- Certificat de sécurité pour le réseau belge délivré le 26/02/2001.



**DLC Dillen & Lejeune Cargo**

- Société belgo-suisse basée à Deurne et Mannheim
- Activités : transports internationaux réguliers et combinés (trains blocs) de marchandises de bout en bout, transport national de marchandises en Belgique.
- Certificat de sécurité pour le réseau belge délivré le 02/04/2002.



**Fret SNCF**

- Entreprise française basée à Paris, division Fret du Groupe SNCF.
- Activités : second plus grand transporteur de fret en Europe, actif dans le transport de biens, de containers et le transport combiné. Offre des services logistiques dans les secteurs des biens de consommation et de l'acier.
- Certificat de sécurité pour le réseau belge délivré le 20/07/2005.



**Rail4Chem Benelux BV**

- Entreprise néerlandaise basée à Rotterdam, filiale de l'entreprise allemande Rail4Chem Eisenbahnverkehr GmbH.
- Activités : active dans le transport de containers et dans le transport combiné ; société spécialisée dans le transport de produits chimiques.
- Certificat de sécurité pour le réseau belge délivré le 05/01/2006.



**Trainsport**

TRAINSPOORT AG

- Entreprise belge basée à Raeren.
- Activités : transport international de marchandises par trains complets et transport combiné international de marchandises.
- Utilisation du réseau ferroviaire belge limité à quelques lignes.
- Certificat de sécurité pour le réseau belge délivré le 08/12/2006.



**ERS Railways BV**

- Entreprise néerlandaise basée à Rotterdam, filiale de l'entreprise danoise Maersk One (1<sup>er</sup> armateur mondial pour le transport de containers).
- Activités : société active dans le transport de fret combiné.
- Certificat de sécurité pour le réseau belge délivré le 08/02/07.



# Notre contribution au développement durable

## Des engagements concrets pour l'environnement

Face aux autres modes de transport, grands consommateurs d'énergie, et compte tenu de l'impact négatif qu'ils ont sur l'environnement, le transport par rail constitue une solution particulièrement probante de mobilité durable. Avec ses 14 000 collaborateurs, Infrabel s'engage chaque jour dans cette voie et contribue ainsi à préserver les générations futures.

Depuis la création d'Infrabel en 2005, la prise en compte de l'impact économique, social et environnemental de ses activités a été intégrée au cœur de ses modes de gestion. Son contrat de gestion précise d'ailleurs en ce sens qu'Infrabel « s'inscrit et participe aux politiques des autorités fédérales, régionales et locales relatives à l'environnement et au développement durable » (article 74).

À côté des grands projets qu'elle développe en faveur de la mobilité en Belgique, Infrabel pose chaque jour de petits gestes visant à préserver l'environnement. C'est en ce sens qu'elle participe notamment à un projet pilote de gestion écologique des talus, relaie des campagnes de sensibilisation du personnel afin de réduire la consommation d'énergie ou adopte des mesures strictes afin de préserver la faune et la flore le long des voies.

Sur le terrain, l'utilisation d'herbicides a été très fortement réduite depuis 1999 et les activités de désherbage font l'objet d'une exécution respectueuse de l'environnement en privilégiant les méthodes les moins agressives et les produits les moins nocifs.

Cette préoccupation environnementale transparait également tout au long des études d'incidences menées préalablement à la réalisation de nouveaux projets et qui ont notamment pour but d'analyser les effets de ces projets sur l'environnement. Ces études sont rédigées par des experts indépendants accrédités auprès des autorités régionales compétentes.

Au cours de l'année 2006, plus particulièrement, l'atelier de Bascoup a obtenu la certification ISO 14001 de ses activités. Cette norme internationale stricte garantit que toutes les décisions prises dans le cadre de la gestion quotidienne de l'atelier tiennent compte de la préservation de l'environnement. Cette démarche sera d'ailleurs progressivement généralisée à l'ensemble des ateliers d'Infrabel.

En matière de réduction de la consommation d'énergie, Infrabel a poursuivi ses efforts afin d'utiliser de manière encore plus rationnelle l'énergie, confirmant ainsi l'engagement qu'elle a pris en 2005, au sein du Groupe SNCB d'accroître le rendement énergétique de ses bâtiments et ateliers de 7,5 % d'ici 2012. Enfin, signalons qu'Infrabel participe à la Commission d'Accompagnement Environnement mise en place par la SNCB-Holding.





Lignes de vie  
Kenny Dewilde



« Chaque jour est une aventure ! »

Après cinq ans de service dans l'équipe caténaire de Gand, Kenny Dewilde, 25 ans, est toujours le benjamin du groupe. Bien que le travail soit parfois dur et même potentiellement dangereux, il monte chaque jour avec joie dans « son » train de travaux.

Chargés de l'entretien des caténaires, Kenny et ses collègues doivent aussi se tenir constamment prêts à effectuer des travaux urgents de réparation.

« C'est un métier très varié, affirme Kenny. Au cours d'une journée normale, nous effectuons des travaux préventifs aux caténaires. Mais nous devons également être en « stand-by » pour intervenir en cas d'incident grave. Une journée chez Infrabel est une petite aventure ! »

Kenny est bien conscient du fait que son travail n'est pas sans risque. C'est pourquoi, avec ses collègues, il applique de manière rigoureuse les procédures de sécurité.

« Travailler le long et même au-dessus des voies peut donner lieu à des situations potentiellement dangereuses. Heureusement nous formons une équipe solide, et nous savons que nous pouvons avoir une confiance aveugle les uns envers les autres. En fait, mes collègues sont ma deuxième famille. La plupart d'entre eux pourraient même être mon père ! » plaisante Kenny.

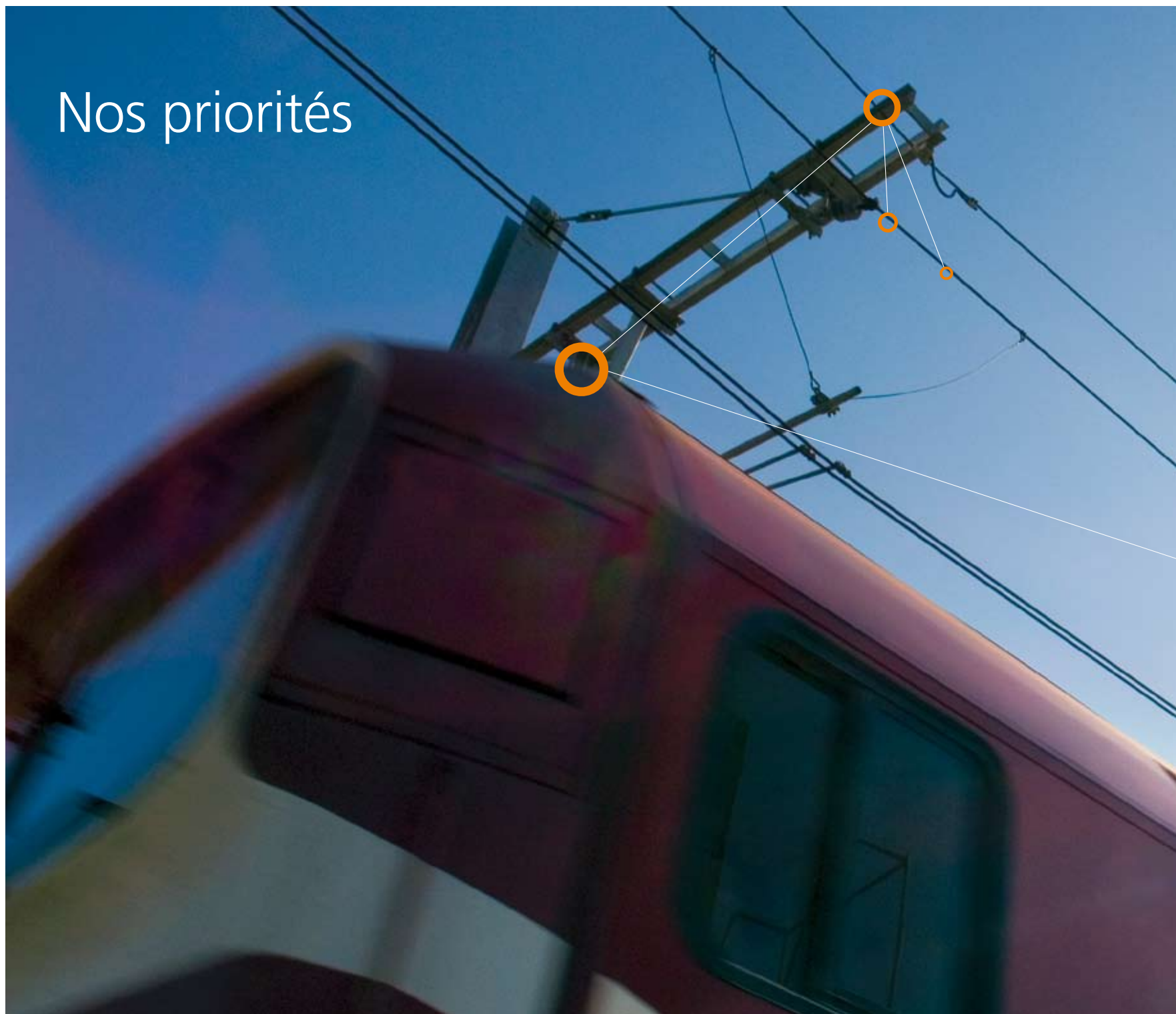
Kenny se rend chaque jour avec beaucoup de plaisir à son travail, même si son métier est dur physiquement et s'il doit beaucoup travailler en plein air, par tous les temps. Des conditions particulières qu'il a expérimentées une fois de plus l'été dernier.

« En juin 2006, une rupture des caténaires à Sint-Katherina-Lombeek a gravement perturbé le trafic ferroviaire. Pendant des jours, nous avons participé aux travaux de réfection, le plus souvent en plein soleil. Quand le premier train a pu circuler sur le tronçon concerné, grâce à notre contribution, nous étions quand même fiers de notre travail. »

Pour leur dévouement remarquable, Kenny et ses collègues ont été félicités par la direction d'Infrabel, un geste qu'ils ont beaucoup apprécié.

« Ces remerciements m'ont encore motivé davantage ! Je dois dire que je trouverais difficilement ailleurs un métier qui soit si dynamique, intéressant et aventureux ! »

Nos priorités







## Notre plan stratégique et ses 3 grandes priorités

### Relever les défis avec brio

Le plan stratégique BRIO (Belgian Railway Infrastructure Objectives) définit les priorités de la société pour les années 2006 à 2010. Parmi celles-ci, trois grandes priorités transversales se dégagent : la sécurité, la ponctualité et la modernisation de l'outil de production. Chargée du suivi de l'exécution du plan, la cellule BRIO donne le rythme à ces réalisations.

Depuis sa création en 2005, Infrabel s'est résolument tournée vers l'avenir. Son premier plan stratégique, nommé BRIO (pour Belgian Railway Infrastructure Objectives), a notamment défini sa vision, ses missions et ses objectifs et valeurs à travers le temps. Celui-ci, approuvé définitivement le 7 février 2006 par le Conseil d'Administration, le Comité de Direction et le Ministre de tutelle, préconise également d'instaurer une gestion transversale par projet et centrée sur les résultats.

Défini sur la base de larges consultations internes et externes, le plan a mis en avant 22 priorités stratégiques inhérentes à toutes les facettes de l'entreprise (domaines technique, financier, commercial, ressources humaines...). Pour chacune d'entre elles, des indicateurs clés et un planning de réalisation ont notamment été élaborés.

En début d'année 2006, une cellule spécifique a été mise en place afin de suivre l'exécution des priorités fixées dans le plan. Celle-ci, appelée cellule BRIO, s'est rapidement dotée d'outils performants et a développé un reporting mensuel grâce à des tableaux de bord assurant un suivi individuel pour chaque projet.

Étroitement liées à la poursuite des missions de service public confiées à l'entreprise, trois grandes priorités transversales se dégagent du plan stratégique d'Infrabel : la sécurité, la ponctualité et la modernisation de l'outil de production (voir ci-après).







«Notre entreprise est en constante évolution. Aujourd'hui, les réalisations menées dans le cadre de notre plan stratégique BRIO confortent notre position de gestionnaire d'infrastructure performant au cœur de l'Europe»

Luc Lallemand - Administrateur délégué

# Sécurité

## Une priorité pour Infrabel et pour l'Europe

Priorité absolue d'Infrabel, la sécurité est une préoccupation quotidienne pour tous ses collaborateurs. Chacun met dès lors tout en œuvre pour garantir la sécurité des voyageurs, de ses collègues et de toute autre personne se trouvant le long des voies, ainsi que des marchandises et du matériel utilisé dans le transport par voie ferrée. Mais pour se maintenir parmi les gestionnaires d'infrastructure européens les plus sûrs, Infrabel s'engage également à améliorer la sécurité de façon continue.

Raison d'être d'Infrabel, l'infrastructure ferroviaire fait l'objet d'une inspection et d'un entretien constant. Les lignes proprement dites et leur environnement immédiat sont minutieusement contrôlés (5 000 km de voie ont ainsi été examinés en 2006), tout comme les ponts et les tunnels. « Nous appliquons de plus en plus le principe de l'entretien "expertisé", souligne Jean-Marie Raviart, Directeur général Infrastructure & Achats. Autrement dit, nous intervenons, sur la base de diagnostics précis, là où cela s'avère nécessaire et de manière très ciblée. »

### Près de 30 passages à niveau en moins

Parmi les différentes installations du réseau ferroviaire, les passages à niveau sont particulièrement concernés par le thème de la sécurité, dans la mesure où ils touchent également les usagers de la route. C'est pourquoi Infrabel veille à renforcer la sécurité à leurs abords d'année en année.

Pour la période 2005-2007, 205 passages à niveau ont été déclarés prioritaires d'après les équipements dont ils sont munis et la vitesse des trains qui y circulent. Chacun a fait l'objet d'une visite particulière et d'une proposition d'aménagement. Lorsqu'elle est envisageable, Infrabel privilégie leur suppression; dans le cas contraire, elle prévoit des feux de signalisation et/ou des barrières supplémentaires, voire des aménagements routiers. En 2006, ce sont ainsi 29 passages à niveau qui ont été supprimés. De manière plus globale, leur nombre diminue d'environ 1,5 % par an.

### L'ETCS en plein déploiement

Le trafic des trains, quant à lui, bénéficiera d'un système de signalisation et de sécurité encore plus performant. Ce système, appelé ETCS (European Train Control System), empêche notamment le franchissement de tout signal rouge. Il permet aussi aux trains de rouler en toute sécurité à plus de 160 km/h sur les tronçons qui l'autorisent: la transmission des informations ne se fait plus par les signaux disposés le long de la voie, mais en cabine de conduite.

À côté du GSM-R (voir page 52), l'ETCS est l'autre composante d'un système européen de gestion du trafic intégré et standardisé appelé ERTMS (European Rail Traffic Management System).

L'équipement de la ligne à grande vitesse Anvers-frontière néerlandaise s'est poursuivi durant toute l'année 2006 et la totalité de la ligne sera opérationnelle fin 2007. Un déploiement semblable a débuté sur la ligne à grande vitesse vers l'Allemagne. Les premières mises en service sont prévues pour la fin 2007 - début 2008. Les autres corridors ferroviaires cruciaux pour la mobilité européenne (lignes connectées aux LGV, axe Anvers-Malines-Louvain-Namur-Athus) seront équipés de l'ETCS respectivement pour fin 2008 et pour fin 2013. Après quoi, 300 km de lignes du réseau belge en seront équipés chaque année, les corridors Anvers-Zeebruges et Anvers-Montzen-frontière allemande étant prioritaires.



« La sécurité est et restera la priorité absolue d'Infrabel. »

Guy Vernieuwe  
Stratégie, Affaires internationales & IT



À partir de 2007, Infrabel intégrera graduellement à ses signaux une fonction stop (arrêt automatique avant le franchissement d'un signal rouge), première étape du déploiement du système ETCS. La mise en œuvre de ce projet se fera progressivement pour que la sécurité du réseau s'améliore rapidement et constamment: la moitié du réseau (80 % du risque) en sera équipée fin 2009, et l'ensemble du réseau au plus tard fin 2012.

### Vers des certifications européennes

En matière de sécurité du travail, Infrabel met à jour chaque année son plan global de prévention. Ce plan pluriannuel identifie les dangers et analyse les risques encourus par son personnel. Afin d'améliorer, par exemple, la protection de ses agents de chantier, Infrabel a étudié et sélectionné en 2006 des dispositifs d'annonce automatique des trains, qu'elle testera en 2007. Dans le même esprit, une division spéciale chargée de la sécurité du travail a été créée au sein de la Direction Infrastructure & Achats. Des réunions mensuelles consacrées à ce sujet sont également organisées pour tout le personnel de la Direction. En plus de ses obligations légales en la matière, Infrabel étudie aussi actuellement l'implémentation d'un nouveau système de gestion de la santé et de la sécurité au travail répondant à des normes européennes (OSHAS 18001).

### Concertation avec les réseaux voisins

Dans les 16 points du réseau comportant une ligne transfrontalière, des agents de contact ont été désignés en 2006 pour appliquer un nouveau management de sécurité. Celui-ci repose sur la clarification des consignes communes, des formations partagées axées sur les jeux de rôle, l'analyse systématique des incidents et des réunions régulières avec les responsables des réseaux voisins que sont RFF (France), CFL (Grand-Duché du Luxembourg), ProRail (Pays-Bas) et DB-Netz (Allemagne).

### Une priorité pour l'Europe aussi

Les pays européens s'attendent actuellement à mettre en œuvre une politique commune de sécurité. Le « deuxième paquet ferroviaire » relatif à la sécurité et l'interopérabilité du transport par rail, transposé en droit belge en décembre 2006, précise que la sécurité relève de la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et des opérateurs. Les autorités nationales de sécurité qui contrôlent ces acteurs sont elles-mêmes chapeautées par l'Agence ferroviaire européenne (ERA).

« Infrabel, responsable de la sécurité du réseau belge, doit donc mettre en place un système de gestion de la sécurité, explique Luc Vansteenkiste, Directeur général Accès au Réseau. Pour ce faire, elle doit analyser la situation existante, en décrivant son organisation et en faisant l'inventaire de ses activités, mais aussi analyser les risques en cas de modification de l'infrastructure, car la mise en service de nouveaux systèmes et équipements doit garantir un niveau de sécurité au moins égal au niveau qui préexistait ». Ce système nécessite également de tirer les leçons des incidents et accidents afin d'améliorer les méthodes de travail et d'augmenter le niveau global de sécurité.



### Un peu de patience. Vous n'en mourrez pas

Ménée en septembre 2006 en collaboration avec l'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière), une campagne de sensibilisation a attiré l'attention des usagers de la route sur les règles de sécurité aux passages à niveau. Un réseau spécifique de panneaux d'affichage a été déployé pour l'occasion aux abords de 70 passages à niveau sensibles, incitant automobilistes, piétons et cyclistes à faire preuve de patience. Deux nouvelles campagnes suivront en 2007.

# Ponctualité

## Une préoccupation de tous les instants

« Pour Infrabel, les trois objectifs de l'année à venir sont plus que jamais la ponctualité, la ponctualité et la ponctualité ». Luc Lallemand, Administrateur délégué d'Infrabel, donne le ton : après des résultats quelque peu décevants en 2006, tous les efforts sont mobilisés pour garantir des trains plus réguliers.



0,6 % des incidents  
à l'origine de 28 % des retards

31,7 % des retards  
à charge d'Infrabel

44,6 % des retards  
à charge du transporteur principal

0,7 % de trains supprimés

### Moins d'incidents mais plus de retards

La ponctualité a baissé de 1,3 % en 2006, même si Infrabel a enregistré moins d'incidents sur le réseau belge. Trois d'entre eux se sont révélés particulièrement dommageables pour la ponctualité des trains : l'échappement d'une rame à vide à Bruxelles-Schuman en janvier, l'avarie de caténaire sur la ligne 50A Bruxelles-Denderleeuw en juin et l'incendie de la sous-station de traction de Bruxelles-Midi en décembre. Les circonstances climatiques exceptionnelles du mois de juillet ont par ailleurs mis les équipements de signalisation à rude épreuve.

Ponctualité sur le réseau belge <i>Trains arrivés à l'heure ou avec un retard de maximum 5 minutes</i>		
	Ponctualité sans neutralisation *	Ponctualité avec neutralisation *
2006	90,6 %	94,0 %
2005	91,9 %	94,8 %
2004	93,2 %	95,7 %
2003	92,6 %	95,3 %
2002	92,6 %	95,2 %
2001	91,2 %	94,2 %

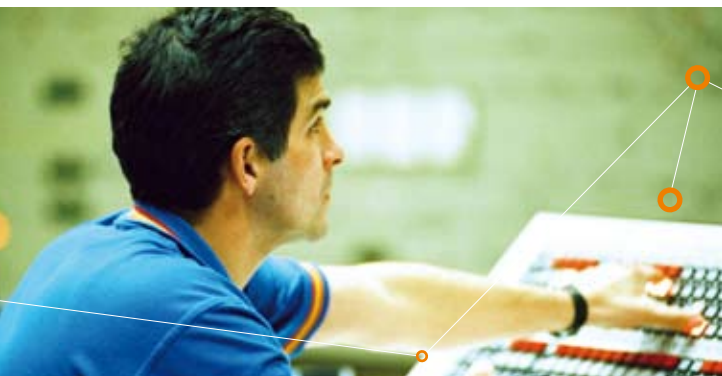
\* neutralisation des causes externes et grands travaux d'investissement

### Un plan d'action étendu

En février 2006, Infrabel avait adopté un nouveau plan d'action poursuivant un triple but : prévenir les dérangements sur le réseau, limiter au maximum leurs conséquences et en informer le mieux possible les voyageurs. Certaines de ces mesures ont déjà donné lieu à plusieurs réalisations en 2006 : centralisation des dispatchings en un Traffic Control unique, diffusion de l'information sur le trafic via des mails standardisés, installation d'équipements de sonorisation dans tous les points d'arrêt... De nombreuses autres actions sont réparties sur plusieurs années, dans la mesure où elles visent une efficacité à long terme.

« Il faut parfois se rendre compte qu'un médicament n'a pas tout à fait les effets escomptés sur le malade, constate Marcel Baele, Directeur général Réseau. Mais cela pousse à améliorer continuellement le traitement ». Il a ainsi été décidé de mesures particulières pour 2007, englobant tous les domaines liés à la ponctualité : gestion du trafic, sécurité, élaboration des horaires, mais aussi fiabilité de l'infrastructure, diffusion de l'information, formation du personnel, etc. Au total, les trois Directions d'Infrabel se mobilisent autour d'un plan d'action comprenant à présent 52 grandes mesures.





### Des effets à court, moyen et long terme

« Une série de mesures devraient avoir un effet à court terme, détaille Étienne De Ganck, Directeur adjoint « Gestion du trafic ». Je pense à la présence obligatoire d'un responsable dans les cabines de signalisation importantes pendant les heures de pointe, ou à la formation spécifique dispensée au personnel en 2007 afin de le sensibiliser à la problématique de la ponctualité. Les problèmes d'horaires seront également au centre des préoccupations. »

En outre, un effort particulier sera fourni dans l'organisation quotidienne. Des équipes d'intervention rapide, pouvant agir immédiatement en cas de problème technique sur le réseau, sont actuellement mises sur pied. Une permanence sera également assurée pour les cabines de signalisation importantes. Le personnel disposera d'un moyen de transport performant et de GPS pour intervenir plus rapidement dans les lieux isolés en cas de dérangement.

Du point de vue de l'infrastructure même, et parce qu'il importe que ses performances permettent aux trains de circuler en respectant les sillons assignés aux opérateurs, les causes des incidents techniques les plus fréquents seront également prises à bras-le-corps. La fiabilité des appareils de voie en cas de température élevée sera améliorée, comme celle de la caténaire (particulièrement dans la zone de Bruxelles). Les équipements sensibles seront également mieux protégés contre la foudre.

### Des banques de données affinées et homogénéisées

Plusieurs applications permettent de gérer le trafic et d'encoder, de justifier et d'analyser les éventuels retards. De manière générale, chaque retard d'au moins deux minutes doit être justifié par la cabine de signalisation concernée ou par le Traffic Control dans l'application informatique spécifique ARTweb. Depuis le mois de décembre 2006 et la mise en service du Traffic Control, issu de la concentration des dispatchings, l'utilisation d'ARTweb s'est généralisée à l'ensemble du réseau, ce qui permet de justifier les retards de manière plus régulière et plus précise.

« Notre prochain objectif est de déterminer non seulement les retards principaux, mais aussi les retards secondaires causés par un incident, explique encore Étienne De Ganck. Dans le courant de l'année 2007, on devrait, par exemple, pouvoir attribuer le retard subi par un train L à cause d'un train IC en retard, à l'incident initial qui a touché le train IC. Avec ces différentes améliorations, la part de retards non attribués, sur lesquels nous avons moins de prise, devrait diminuer. »

L'autre amélioration en vue concerne les applications informatiques utilisées par les Directions Réseau et Infrastructure & Achats, respectivement pour rassembler les origines des retards et pour décider des corrections à apporter aux équipements. Celles-ci seront couplées afin de réduire les manipulations de données et homogénéiser les différents systèmes. Le plan d'informatisation est en cours et devrait porter ses fruits en 2008.



« Toutes les Directions d'Infrabel se mobilisent pour la ponctualité. »

Étienne De Ganck  
Gestion du trafic



# Modernisation des outils de production

## Des équipements modernes et des localisations stratégiques

S'adaptant aux nouvelles technologies, Infrabel continue d'améliorer ses outils de production. Après avoir lancé la modernisation de ses différents ateliers, aujourd'hui certifiés ISO, elle poursuit cette initiative avec le développement de nouvelles cabines de signalisation, la mise en service d'un nouvel organe central de régulation du trafic ou encore la construction de nouveaux Centres Logistiques Infrastructure.

En synergie avec la Direction Infrastructure & Achats, la Direction Réseau a mis au point depuis 2005 un plan accéléré de rénovation et de concentration des cabines de signalisation. Ces installations, qui permettent la gestion du trafic au niveau local, étaient encore au nombre de 368 à la naissance d'Infrabel (le 1<sup>er</sup> janvier 2005). En 2012, le réseau ne comptera plus que 31 cabines ultramodernes (plus 11 télécommandées). Plus fiables, plus pratiques et plus confortables, les nouvelles cabines permettront d'assurer une meilleure régularité du trafic tout en garantissant un très haut niveau de sécurité.

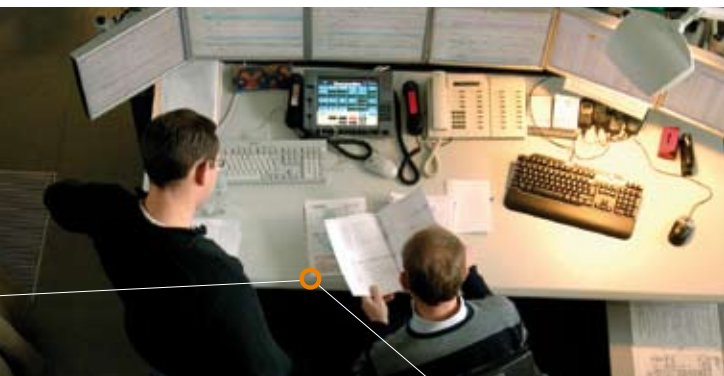
### Une attention particulière à l'ergonomie

« Ce plan de concentration nécessite une sérieuse préparation, explique Marcel Baele, Directeur général Réseau. Nous avons ainsi réalisé, avec le concours de la médecine du travail, un prototype de cabine répondant à des exigences très précises en matière d'ergonomie, d'acoustique, de climatisation... Les conditions de travail de nos collaborateurs seront considérablement améliorées ! ».

Ce modèle unique, qui pourra bien entendu être adapté en fonction des besoins locaux, facilitera la construction, l'organisation et l'entretien des cabines, puisque ces opérations se dérouleront toujours de la même manière. Il permettra également d'optimiser les formations dispensées aux agents, qui seront opérationnels plus rapidement. D'autant plus que chaque cabine disposera dès 2008 d'un simulateur de gestion du trafic basé sur la configuration réelle des voies, ce qui constitue une première en Europe. Le personnel pourra ainsi s'entraîner à gérer des incidents et des situations difficiles sur les voies et aiguillages desservis par son propre poste.

Par ailleurs, toutes les nouvelles cabines gérant le trafic sur les voies principales seront équipées de tableaux de contrôle optique, qui permettront de suivre sur un seul écran le trafic de toute la zone couverte par la cabine. Les premiers essais de ces « TCO » seront menés dans la cabine de Bruges dans le courant de l'année 2007.





### Vers de grands centres logistiques

La Direction Infrastructure & Achats a poursuivi son programme de regroupement de ses quelque 200 sièges de travail sur le terrain vers les Centres Logistiques Infrastructure (CLI) et leurs antennes. Chaque centre rassemble différentes spécialités en son sein, ce qui permet de coordonner et de planifier les interventions de manière beaucoup plus efficace. De plus, l'installation d'équipements plus fiables et pouvant faire l'objet de diagnostics à distance agrandit l'étendue du domaine d'intervention. Le personnel disposera également d'un outillage plus moderne et mieux adapté aux nouvelles procédures.

### Sur le terrain

La Direction Infrastructure & Achats dispose en outre d'un parc important d'engins spéciaux et de petit outillage motorisé, utilisés pour entretenir et moderniser l'infrastructure. « Pour assurer notre compétitivité et maintenir notre capacité de production à un niveau élevé, il est important de garder en état l'appareil de production en remplaçant des équipements vieillissants par des équipements modernes et performants », explique Francky Verbruggen, Directeur adjoint « Logistique, Ateliers & Zones » de la Direction Infrastructure & Achats.

Ce service a ainsi entamé en 2006 le renouvellement de plusieurs types d'engins lourds, comme les régaleuses. Il a également modernisé l'autorail de mesure afin qu'il indique de manière encore plus précise aux équipes d'exécution les endroits où il est nécessaire d'intervenir. « Pour pouvoir transporter plus d'aiguillages prémontés, nous avons aussi commandé de nouveaux wagons adaptés », poursuit Francky Verbruggen. Les avantages du prémontage sont nombreux, de la qualité du travail en atelier à la réduction du temps passé sur le site. »



« Infrabel se dote d'outils performants qui répondent à une organisation plus rationnelle tout en offrant de meilleures conditions de travail au personnel. »

Francky Verbruggen  
Logistique, Ateliers & Zones

### La technologie au service de la ponctualité

Le nouveau Traffic Control, avec ses équipements de haute technologie, est l'un des centres de coordination du trafic les plus modernes d'Europe. Les régulateurs du trafic visualisent sur leur écran la circulation des trains dont ils sont responsables grâce à un graphique adapté en temps réel. Le système dispose également d'une base de données renseignant les « dispatcheurs » sur l'horaire, la composition ou le personnel à bord de chaque train. Quant à la communication avec les cabines de signalisation et les conducteurs de train, elle est facilitée par des consoles à écran tactile.

Une attention toute particulière a été portée aux conditions de travail au Traffic Control, comme à l'ergonomie des lieux, à l'éclairage, à l'acoustique et à la climatisation. Ces moyens modernes et adaptés, suivant des procédures strictes en matière de sécurité, d'information et de communication, améliorent la gestion et la coordination du trafic en temps réel et permettent, en cas de perturbation sur le réseau, un retour plus rapide à la normale.

# Nos projets



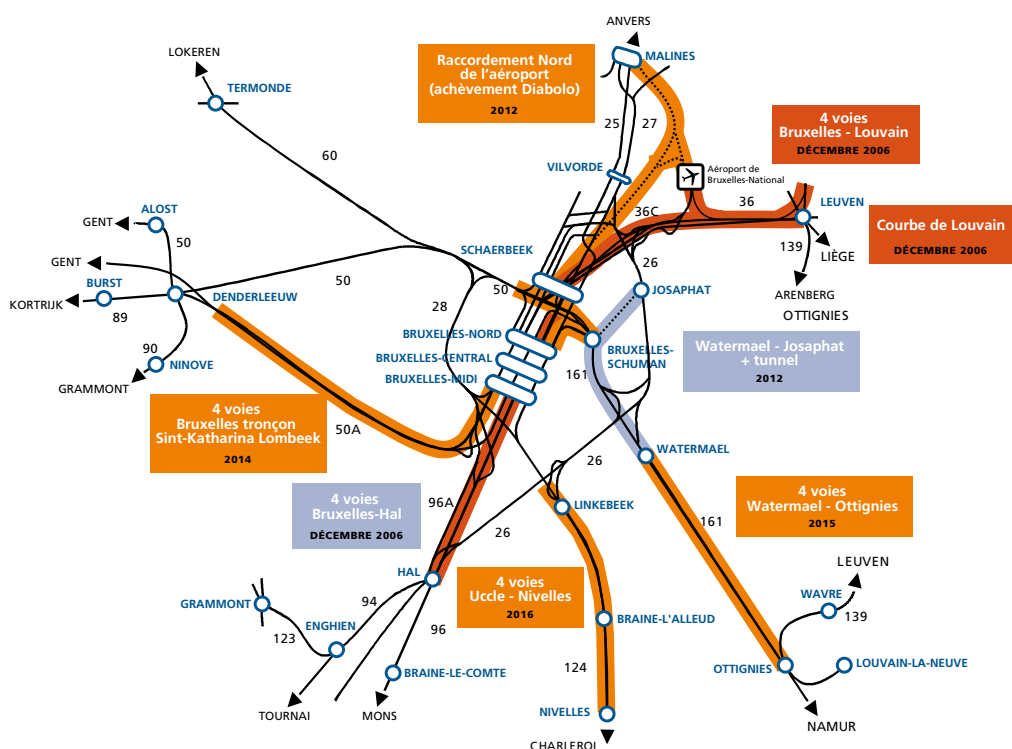




# RER

## Un projet clé pour la mobilité en Belgique

Alors que le nombre de voyageurs par rail est en constante progression (+ 25 % depuis l'an 2000) et que les axes routiers souffrent d'un engorgement croissant, le RER contribuera à assurer une nouvelle mobilité dans et autour de la capitale de l'Europe.



### Travaux d'infrastructure

- Programmé
- En cours
- Exécuté

S'appuyant sur la complémentarité entre le transport par train et les autres modes de transport en commun, le projet RER vise à absorber la croissance du trafic vers et dans Bruxelles tout en stabilisant l'usage de la voiture et ses conséquences nuisibles pour l'environnement. La fréquence élevée du trafic ferroviaire, principal atout du projet, nécessite dès lors le passage de deux à quatre voies sur la plupart des lignes concernées. Cette adaptation permettra d'augmenter la capacité des axes, mais également d'y améliorer la fluidité. Deux voies seront en effet réservées aux trains rapides (IC-IR, trains de pointe rapides et, le cas échéant, trains à grande vitesse), tandis que les deux autres seront dédiées aux trains RER et aux trains de pointe lents.

Pour Infrabel, en charge de la construction de cette nouvelle infrastructure, le projet RER représente des travaux considérables sur plusieurs lignes radiales de Bruxelles, et un investissement total de 1,85 milliard €. La mise en service complète du réseau RER est aujourd'hui prévue pour l'horizon 2015-2016. Pas moins de 120 gares et points d'arrêt auront alors également été adaptés ou rénovés.

Malgré les retards dans les procédures conduisant à la délivrance de permis, qui ont conduit Infrabel à revoir le délai initialement annoncé pour la mise en service du RER, l'année 2006 et le début de l'année 2007 ont permis des avancées importantes pour plusieurs tronçons concernés par la mise à quatre voies.





### **Liaison Watermael - Schuman - Josaphat**

Sur la partie à ciel ouvert de cette liaison ferroviaire, d'importants travaux sont en cours afin de poser une quatrième voie entre la gare d'Etterbeek et la gare de Bruxelles-Luxembourg. L'année 2006 a ainsi vu l'achèvement des travaux d'élargissement des ponts de la rue Belliard, de la rue du Viaduc et de l'avenue Rodin. Elle a également vu le début des travaux au pont de la rue du Gerموir, au complexe d'ouvrages de croisement des lignes Hal - Vilvorde (ligne 26) et Bruxelles - Ottignies (ligne 161) et à hauteur de la halte Arcades. Quant au tunnel à double voie de 1250 m reliant les lignes 26 et 161 à l'extrémité nord de la liaison, la première phase de sa construction a démarré au mois d'octobre 2006 à l'arrêt Meiser.

### **Bruxelles – Ottignies (ligne 161)**

Sur le tronçon entre Watermael et Ottignies, les premiers chantiers ont débuté au mois d'août 2006 en Région flamande (de Hoeilaert jusqu'à la forêt de Soignes) et en Région wallonne (du sud d'Ottignies jusqu'à la bifurcation de Louvain-la-Neuve). Ils se poursuivront en 2007 et devraient s'étendre avec l'ouverture d'un nouveau chantier entre le nord d'Ottignies et Profondsart (Wavre). Quant à la demande de permis introduite en novembre 2006 pour la mise à quatre voies du tronçon Watermael-Boitsfort (Région de Bruxelles-Capitale), elle est en cours d'instruction.

### **Bruxelles – Nivelles (ligne 124)**

Dans le cadre du projet de mise à quatre voies de la ligne Uccle-Nivelles, un nouveau permis unique a été délivré en février 2006 en Région wallonne. Le rejet, en mars 2007, du dernier recours qui y a fait suite permet d'entamer dès le mois d'avril 2007 les travaux entre le sud de Waterloo et le nord de Braine-l'Alleud. En Région flamande, l'étude d'incidence sur l'environnement a été déclarée conforme en février 2007 et en Région de Bruxelles-Capitale, le certificat d'urbanisme devrait être délivré au cours de l'année 2007, permettant ensuite l'introduction de la demande de permis.

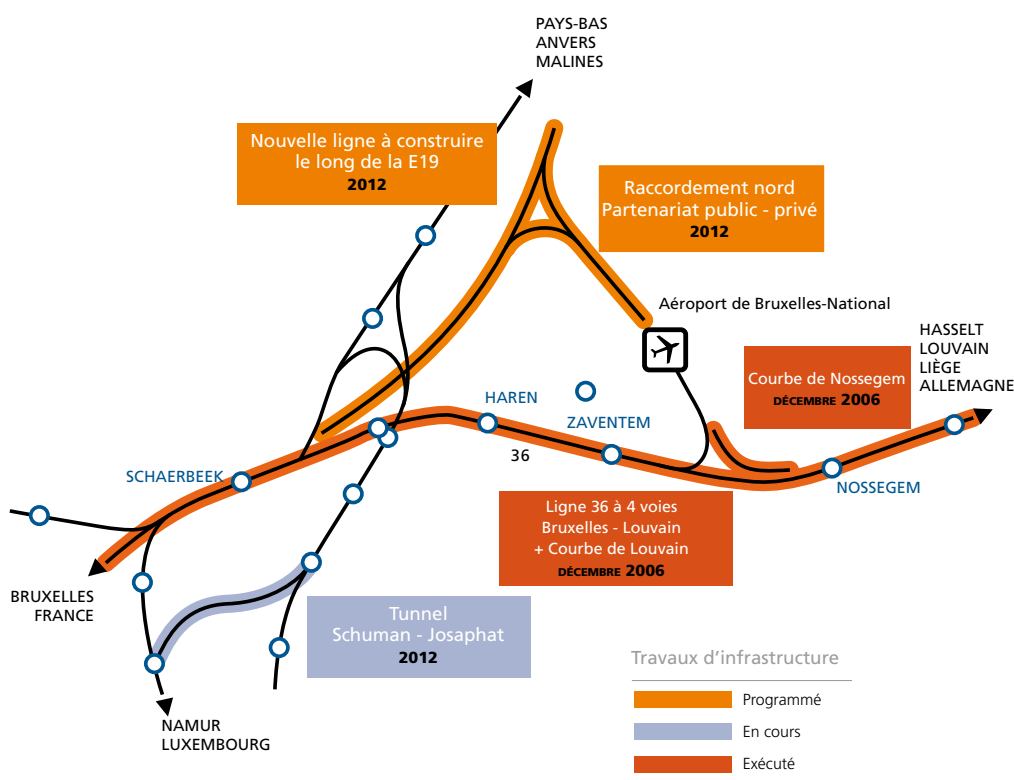
### **Bruxelles – Denderleeuw (ligne 50A)**

Comme pour les autres lignes du réseau RER, l'aménagement d'une 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> voie le long de la ligne 50A entre Denderleeuw et Bruxelles concerne plusieurs régions, en l'occurrence la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale. Dans le premier cas, l'Étude d'Incidence sur l'Environnement (MER) a été déclarée conforme en avril 2006 et la demande de permis d'urbanisme a été introduite au mois d'août 2006. Dans le second, Infrabel est toujours en attente du certificat d'urbanisme avant de pouvoir introduire la demande de permis.

# Diabolo

## Bruxelles-National entre rail et air

Grâce au Diabolo, l'aéroport de Bruxelles-National sera directement connecté aux axes Bruxelles-Liège-Allemagne et Bruxelles-Anvers-Pays-Bas, améliorant ainsi considérablement son accessibilité depuis toutes les grandes villes belges, mais également depuis plusieurs grandes villes européennes telles que Paris, Amsterdam et Cologne.



L'aéroport de Bruxelles-National est un des pôles économiques les plus importants de Belgique. Un pôle dont le développement est aujourd'hui menacé par les problèmes d'accessibilité consécutifs à un trafic routier croissant. Une occasion idéale se présentait dès lors d'améliorer l'accessibilité du site par un moyen de transport efficace et respectueux de l'environnement. Dans cette optique, Infrabel a déjà réalisé la courbe de Nossegem, qui relie depuis la fin de l'année 2005 l'aéroport à la ligne Bruxelles-Louvain-Liège (ligne 36). Une ligne dont la capacité est également étendue depuis décembre 2006, puisque le tronçon Bruxelles-Louvain possède désormais quatre voies.

Infrabel prévoit à présent de désenclaver l'aéroport du côté nord, en reliant les voies de la gare de Bruxelles-National à une nouvelle ligne à construire sur le terre-plein de l'E19 entre Bruxelles et Malines (ligne 25N). Ce raccordement s'effectuera par le biais de deux bifurcations ferroviaires souterraines passant sous l'échangeur de Machelen. Les actuelles bretelles d'accès et de sortie n°12 de l'E19 à hauteur de Machelen seront complétées par la Région flamande. Un viaduc sera aménagé au centre, dans la Luchthavenlaan, entre le pont surplombant l'E19 et le site de Brucargo.



La nouvelle ligne ferroviaire entre Bruxelles et Malines sera entièrement financée par Infrabel, pour un montant de l'ordre de 250 millions €. Quant au raccordement nord (300 millions €), il sera financé dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP). Les travaux de voie seront exécutés par Infrabel et les travaux de voirie par la Région flamande. Une structure privée (S.A. Diabolo) se chargera du financement, de la construction et des coûts d'entretien de l'infrastructure sur le terrain de l'aéroport jusqu'à l'autoroute E19. Durant 35 ans, la S.A. Diabolo assumera les frais d'entretien de l'infrastructure qu'elle mettra à la disposition d'Infrabel, en tant que gestionnaire de l'infrastructure. Durant cette période, elle percevra une redevance qui lui permettra de couvrir ses coûts. Après quoi, la propriété de l'infrastructure reviendra intégralement à Infrabel.

L'adjudication pour la partie construction a été faite séparément de celle du financement. Les négociations avec les investisseurs impliquant des procédures d'une complexité et d'une longueur hors du commun, il est prévu que les contrats soient signés à l'été 2007. Les travaux dépendent quant à eux de la délivrance des permis d'urbanisme : alors que le permis a été délivré en Région flamande en juillet 2006 – et immédiatement suivi d'un recours, Infrabel est toujours en attente du certificat d'urbanisme de la part de la Région de Bruxelles-Capitale. La mise en service du Diabolo est donc désormais prévue pour 2012.

### Investissements via partenariats public-privé (PPP)

D'une façon générale, un partenariat public-privé (PPP) peut être défini comme une collaboration structurée entre une entité publique et une entité privée dans le but de financer et réaliser un projet concret moyennant la création d'une plus-value pour chacune des parties. Dans un tel montage, le partenaire privé supporte une grande partie des risques liés au projet.

Concrètement, Infrabel met actuellement sur pied deux projets PPP pour la réalisation de projets d'investissement importants : le Diabolo, raccordement ferroviaire à l'aéroport de Bruxelles-National, et la liaison ferroviaire du Liefkenshoek dans le port d'Anvers, connexion entre les rives gauche et droite de l'Escaut destinée aux trains de marchandises.

Un consortium privé, constitué d'entrepreneurs et d'investisseurs, réalise les investissements et prend certains risques à sa charge. Après la phase de réalisation du projet, Infrabel en aura l'usage pour une longue durée moyennant le paiement d'un loyer fixé dans le contrat.



## Port d'Anvers Des projets de la Rive gauche à la Rive droite

Véritable poumon économique de la Belgique, le port d'Anvers a bénéficié d'importants investissements de la part d'Infrabel sur la Rive gauche de l'Escaut. Mais d'autres grands projets sont en vue, comme la liaison du Liefkenshoek.

Mis en service à l'été 2005 sur la Rive Gauche de l'Escaut, le nouveau Deurganckdok, dédié aux conteneurs, génère un trafic considérable. Pour favoriser l'accès à ces nouvelles infrastructures et contribuer concrètement à l'intermodalité fer-mer indispensable au développement du port, Infrabel travaille notamment à la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre la zone portuaire de la Rive gauche et celle de la Rive droite.

Si l'ouverture du Deurganckdok a déjà nécessité des investissements considérables de la part d'Infrabel, il ne s'agit là que d'une étape d'un projet plus vaste qui permettra au réseau ferroviaire belge d'accom-

pagner le développement du port d'Anvers. La liaison ferroviaire du Liefkenshoek est à cet égard une priorité absolue pour le développement du port d'Anvers. Sa construction permettra en effet de pallier l'engorgement croissant du tunnel Kennedy, seul point de passage entre les Rives gauche et droite de l'Escaut à l'heure actuelle.

Ce projet majeur prévoit la réalisation d'une liaison directe entre, d'une part, le faisceau Sud (sur la Rive gauche) et, d'autre part, la gare de formation d'Anvers-Nord (sur la Rive droite). Ainsi, le trafic généré à partir du Deurganckdok sera traité de façon plus rapide et plus efficace : évitant le nœud ferroviaire de Berchem, proche de la saturation, ils pourront rejoindre directement la gare d'Anvers-Nord, où sont formés les trains.

Le financement du projet (700 millions €) se fera au moyen d'un PPP (partenariat public-privé) pour la partie génie civil (635 millions €). La réalisation de l'infrastructure ferroviaire sera financée par Infrabel à concurrence de 65 millions €. Ce mode de financement permettra de mener à bien ce projet dans les plus brefs délais. La Région flamande, quant à elle, supporte les coûts du préfinancement.

La mise en adjudication du projet de partenariat public-privé porte aussi bien sur le volet construction que sur le volet financement. Lancée au mois d'avril 2006, la procédure devrait être finalisée pour la fin 2007. Le

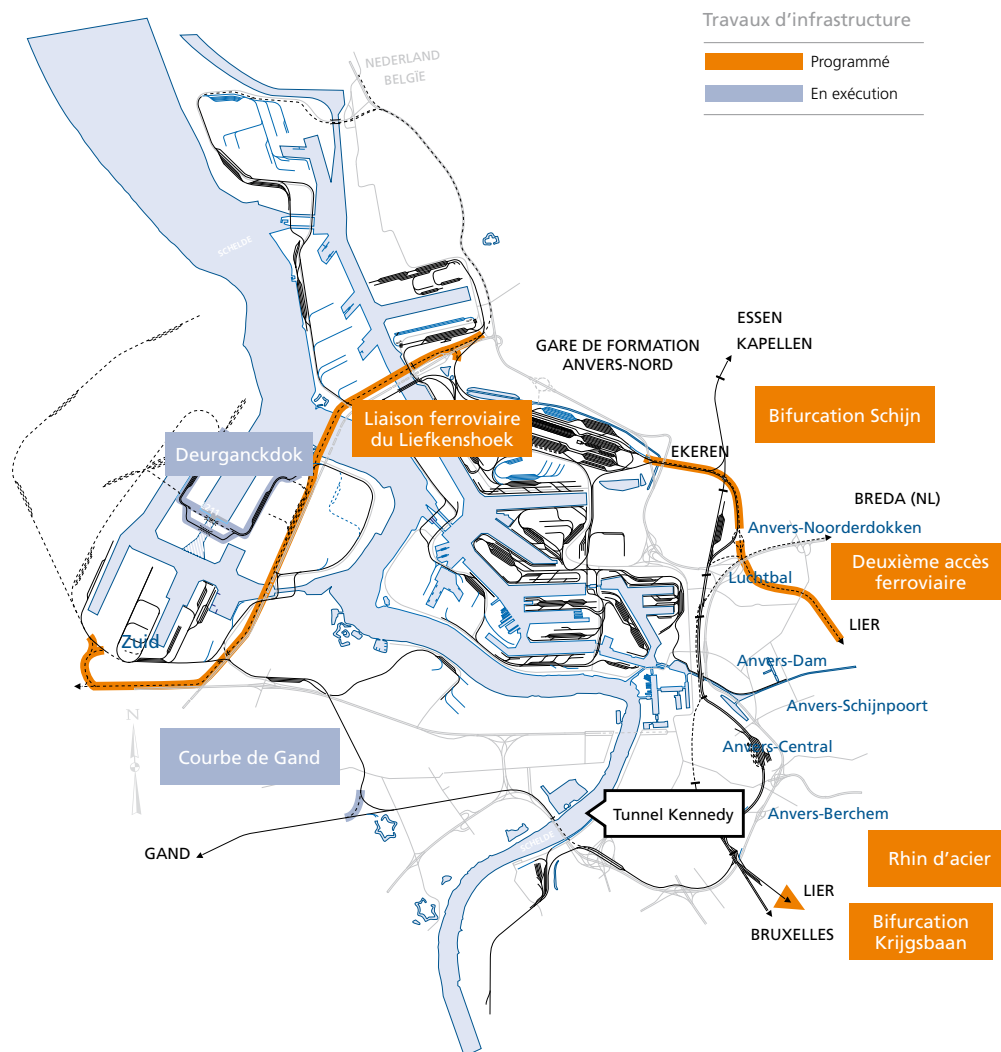




certificat de conformité ayant été obtenu à l'été 2006, la demande de permis devrait être introduite au premier semestre 2007. La demande de permis de bâtir, quant à elle, sera déposée au mois d'avril 2007. Le lancement des travaux devrait avoir lieu au premier semestre 2008, la mise en service de la liaison étant alors prévue pour 2012.

Infrabel étudie également la réalisation d'un deuxième accès au port d'Anvers dont elle a d'ailleurs lancé, sans attendre, certaines étapes préliminaires. Ce projet comprend la construction d'une nouvelle ligne à double voie de 28 km, destinée au trafic marchandises, reliant la gare d'Anvers-Nord à la ligne 16 (Lier - Aarschot), à hauteur de Lier.

Enfin, suite à la reconnaissance par la Cour d'arbitrage de La Haye des droits historiques de la Belgique sur le Rhin d'acier, Infrabel a formulé des propositions en vue de la réouverture rapide de cet axe. Cette ligne Anvers-Neerpelt-Rheydt (Allemagne), qui permettra le transport de marchandises entre le port d'Anvers et l'Allemagne sur un itinéraire plus court et avec des charges plus élevées, fait actuellement l'objet de négociations entre la Belgique et les Pays-Bas. Au mois de juillet 2006, une Commission d'experts indépendants a été constituée afin de proposer une solution concertée pour la répartition des coûts de cette réouverture. Ses résultats sont attendus dans le courant du premier semestre 2008.



### Petits projets, grands effets

À côté des grands projets, Infrabel procédera, ces prochaines années, à une série d'investissements plus modestes mais dont l'effet permettra d'accroître sensiblement la capacité ferroviaire du port d'Anvers. Ainsi, la courbe de Gand, dont la construction a débuté en août 2006, permettra de relier directement la Rive gauche du port d'Anvers au port de Zeebruges et au nord de la France dès janvier 2008.

Sur la Rive droite, deux projets de bifurcations, à Schijn (sortie d'Anvers-Nord) et Krijgsbaan (Mortsel), permettront d'accroître la capacité de l'axe Anvers-Allemagne de 30 % à l'horizon 2011. Des investissements qui constitueront en outre la première étape du nouvel accès ferroviaire au port d'Anvers.



## Port de Zeebruges Anticiper l'essor du transport de marchandises

Stratégiquement situé, le port de Zeebruges constitue l'un des plus importants centres de transport donnant accès au marché européen. Alors que, selon toute vraisemblance, le trafic de marchandises devrait croître rapidement dans ce jeune port en plein développement, le rail sera plus que jamais un partenaire important pour le trafic maritime.

Infrabel prévoit divers travaux d'infrastructure importants pour soutenir l'essor du port de Zeebruges et y accroître la capacité des voies.

La gare de Zeebruges-Formation verra ainsi son infrastructure modernisée et sa capacité étendue. Un faisceau supplémentaire de 16 à 24 voies d'arrivée et de départ sera réalisé tandis que les faisceaux A (9 voies) et B (19 voies), actuellement séparés par les voies principales, seront fusionnés en un seul grand faisceau de 28 voies de triage. Une nouvelle cabine de signalisation sera également construite dans le cadre du plan de concentration des cabines. Ces travaux, qui

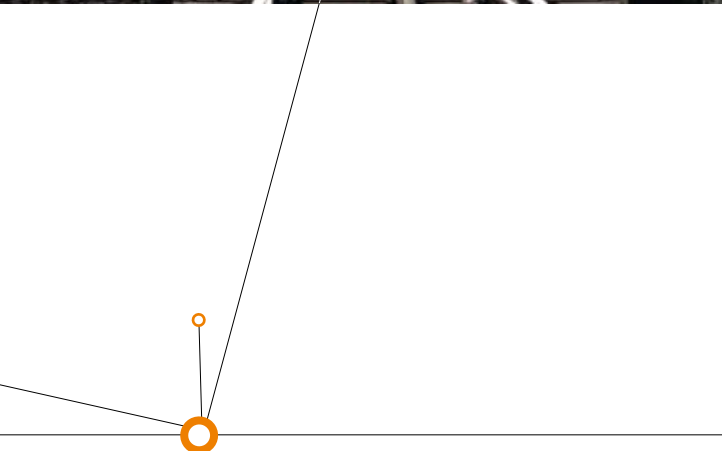
permettront d'améliorer la sécurité et le rendement des installations portuaires, seront exécutés en plusieurs phases afin que la gare puisse demeurer constamment en service. Ils devraient être complètement terminés en 2015.

Ce projet déclaré prioritaire sera réalisé grâce à un préfinancement de la SNCB-Holding auquel contribuera la Région flamande.

Par ailleurs, la Courbe Ter Doest offrira dès la fin 2009 un raccordement direct entre les zones portuaires est et ouest. Infrabel se consacre aussi activement à l'extension de plusieurs faisceaux dans le port de Zeebruges : après le faisceau Voorhaven-West, elle lancera les aménagements des faisceaux Pelikaan et Ramskapelle en 2007. Ces travaux d'infrastructure comprennent la construction de voies supplémentaires, leur électrification et leur équipement de signalisation.

Grâce à la construction d'une troisième voie entre Bruges et Zeebruges à partir de 2009, le tronçon entre la gare de Bruges et la bifurcation Blauwe Toren, très utilisé actuellement pour le transport de voyageurs et de marchandises, sera en mesure de faire face à la croissance du trafic. Enfin, la mise à quatre voies est actuellement en cours sur la ligne 50A entre Gand et Bruges, afin de séparer le trafic rapide du trafic lent (voir ci-contre).



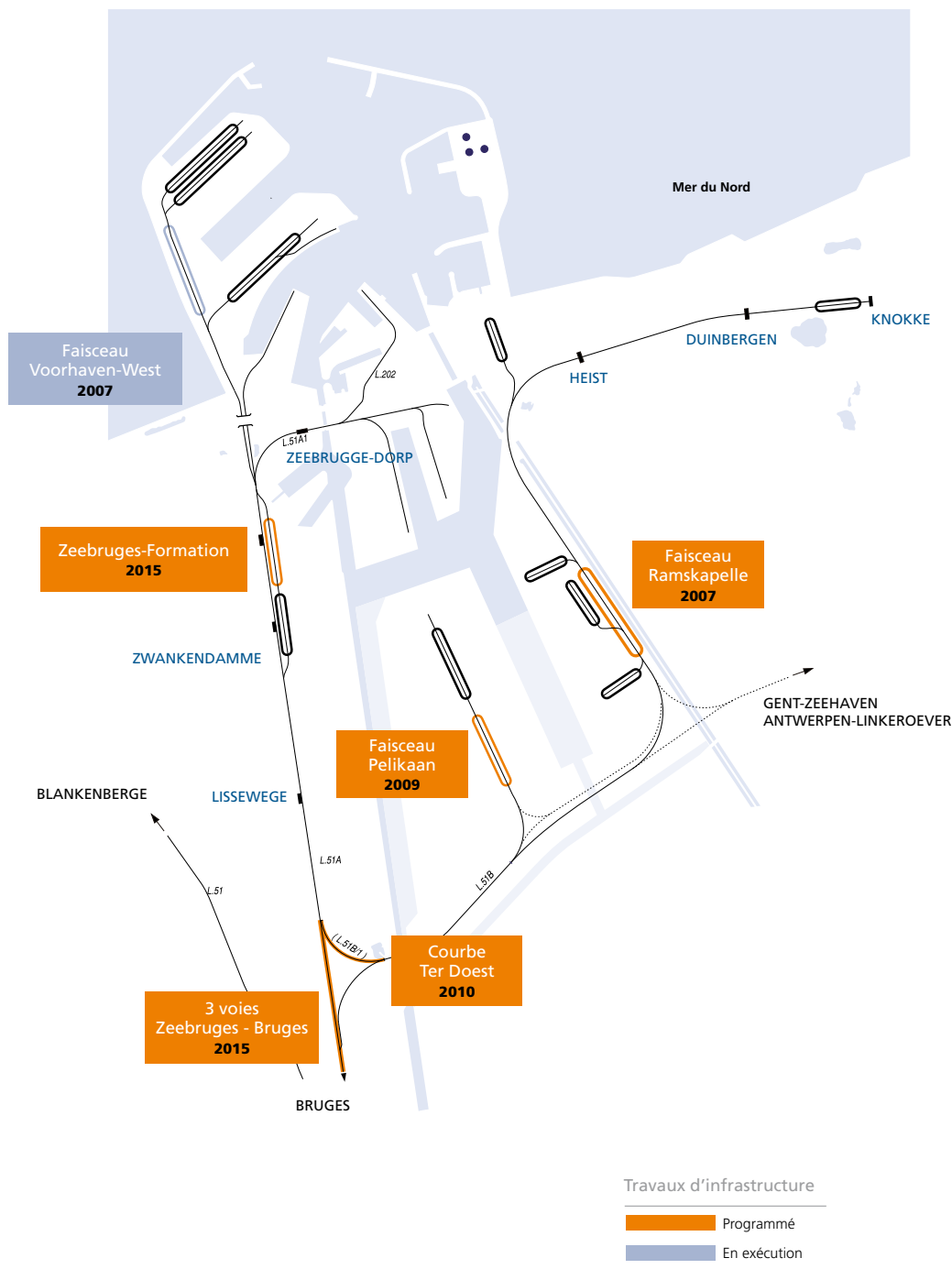


### Le dédoublement de la ligne Bruges-Gand (ligne 50A)

La ligne 50A Gand-Bruges est un maillon important dans le réseau ferroviaire belge, tant pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises. À la période la plus dense de l'année, entre 275 et 300 trains empruntent quotidiennement cette ligne (dans les deux sens). Vu l'essor annoncé du transport de marchandises de et vers le port de Zeebruges, la capacité de la ligne doit être renforcée.

La ligne 50A sera donc dédoublée en plusieurs phases. Les premiers travaux ont débuté en 1994 à Landegem. Puis ils se sont poursuivis à l'entrée de la gare de Gand-Saint-Pierre en 2002. Actuellement, les chantiers sont en cours entre cette gare et le Ringvaart. Lorsque les travaux entre Gand-Saint-Pierre – Landegem seront achevés, Infrabel s'attellera au tronçon entre Beernem et Bruges.

Le projet sera complètement terminé en 2018. Les trains rapides emprunteront alors les deux voies centrales, tandis que les trains lents utiliseront les deux voies extérieures. Le gestionnaire de l'infrastructure en profitera pour supprimer tous les passages à niveau entre Gand et Bruges, ce qui cadre avec sa première priorité stratégique: l'amélioration de la sécurité.



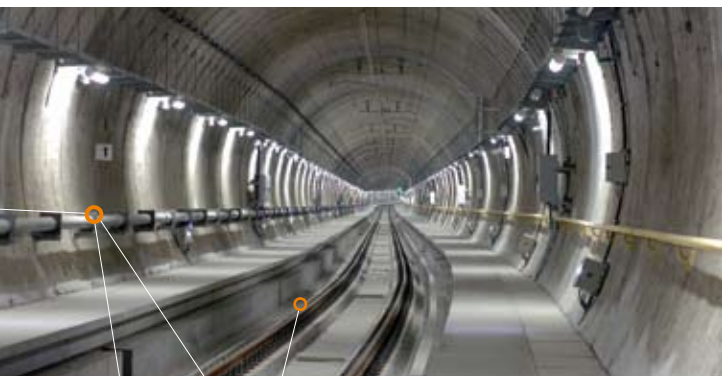
## LGV Nord Dernière ligne droite

La Belgique est au cœur de ce qui constituera demain un vaste réseau interopérable de lignes à grande vitesse aux dimensions de l'Europe. La réalisation de la LGV Nord, un des deux chaînons manquants du réseau belge à grande vitesse, constitue donc un projet majeur qu'Infrabel s'attache activement à terminer en 2007.

Entre Bruxelles et Anvers, la ligne classique 25 a été choisie comme itinéraire pour les trains à grande vitesse. Une fois le Diabolo entré en service, ceux-ci circuleront entre les deux villes à 160 km/h, d'abord sur la nouvelle ligne 25N puis sur la ligne classique 25, dont la vitesse est actuellement rehaussée.

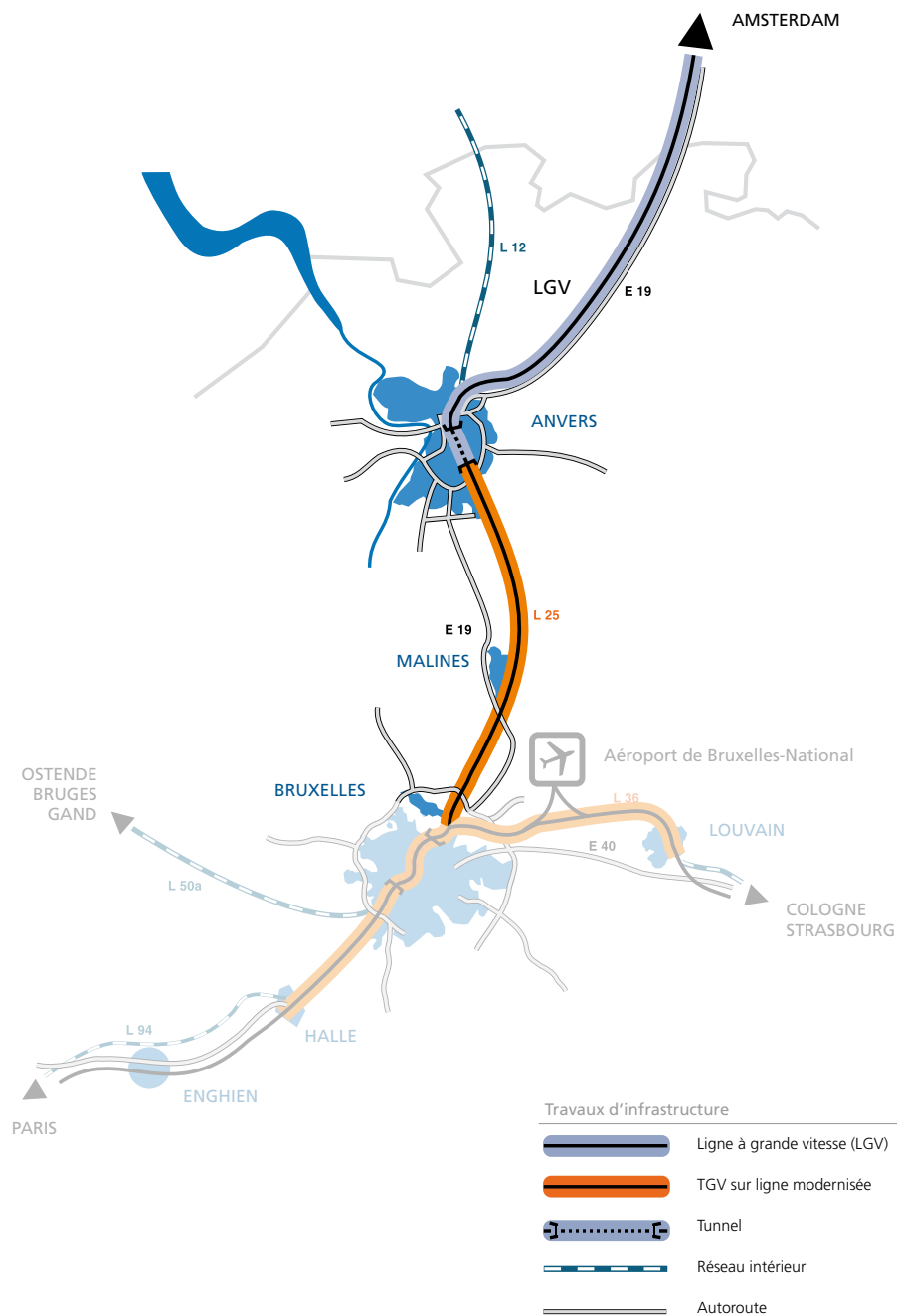
Les trains à grande vitesse traverseront ensuite la ville d'Anvers de part en part grâce à la jonction nord-sud, une nouvelle liaison ferroviaire entre Anvers-Berchem et Anvers-Luchtbal comportant un tunnel de 3,8 km de long. Ce tunnel ferroviaire constitue le point de départ de la future ligne à grande vitesse reliant Anvers à la frontière néerlandaise. Ce projet offre en outre de nouvelles perspectives de mobilité à la ville d'Anvers : celle-ci sera dotée d'une gare ultramoderne, accessible dans les deux sens (dès le mois de mars 2007) et dotée de 14 voies sur trois niveaux (fin 2007).





Les trains à grande vitesse poursuivront leur route vers le Nord sur une nouvelle ligne à grande vitesse de 35 km dont la construction se termine entre Anvers-Luchtbal et la frontière néerlandaise. Cette ligne croise d'abord les bretelles de l'échangeur E19/A12, puis rejoint l'autoroute E19 à hauteur de la Laaglandlaan. Elle se maintient ensuite à l'ouest de la E19 jusqu'au passage de la frontière des Pays-Bas.

Entre Anvers et la frontière néerlandaise, la ligne à grande vitesse est cofinancée par les Pays-Bas. En raison du choix commun du tracé, impliquant une plus grande longueur de cette ligne en territoire belge, les Pays-Bas ont accepté en 1996 d'intervenir à hauteur de 823 millions de florins (460 millions €) dans ces travaux.

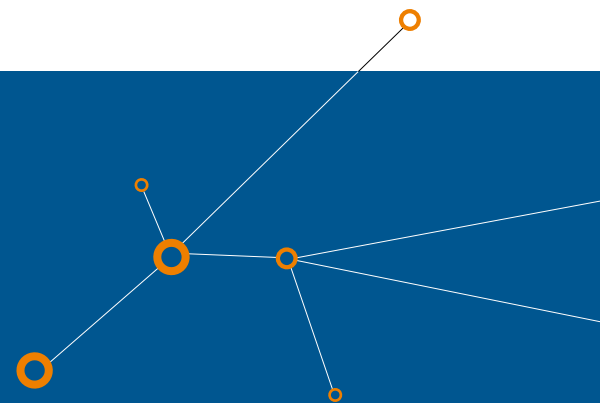


## LGV et environnement

Comme pour tous les projets d'Infrabel, le respect de l'environnement est une préoccupation de premier plan du projet de ligne à grande vitesse Bruxelles – Pays-Bas. Une préoccupation qui se traduit notamment par la préservation du Peerdsbos, situé au nord d'Anvers et qui est l'une des réserves naturelles les plus riches de la région. Des mesures spécifiques – notamment la construction d'un tunnel – ont été prises pour limiter l'impact environnemental de l'aménagement de la ligne à grande vitesse.



## LGV Est L'Allemagne à portée de voies



Autre maillon manquant du réseau à grande vitesse belge, la LGV Est permettra à terme de relier Bruxelles à Cologne en un peu plus d'une heure et demie. Le dernier tronçon Liège - frontière allemande, qu'Infrabel mettra à disposition des opérateurs fin 2007, comporte le plus long tunnel ferroviaire du pays : le tunnel de Soumagne.

Entre Bruxelles et Louvain, la ligne 36 classique est dédoublée et modernisée depuis décembre 2006. Grâce à cette augmentation de capacité, qui permet en outre de spécialiser les voies en fonction du type de trafic, le trafic ferroviaire est à la fois plus fluide et plus rapide, que ce soit pour le trafic intérieur ou le trafic à grande vitesse. Les trains intercitys (dont la relation Bruxelles-Liège-Eupen) et les Thalys circulent désormais sur les deux voies intérieures à 160 km/h au lieu de 120 km/h avant les travaux. Ils atteindront la vitesse de 200 km/h après l'achèvement de l'équipement ETCS. Quant aux deux autres voies, elles sont principalement utilisées par les trains locaux, et serviront plus tard au RER.

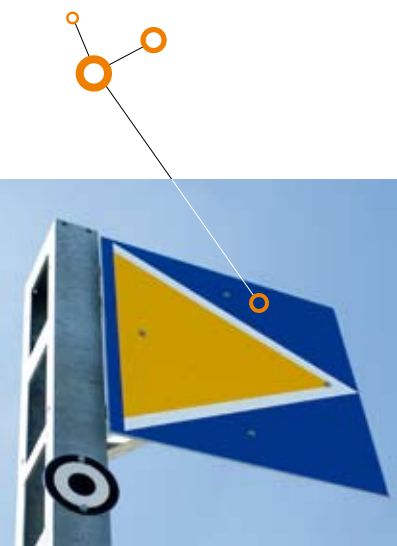
Au-delà de Louvain et jusqu'à Bierset, les trains à grande vitesse circulent déjà à 300 km/h sur une ligne nouvelle construite le long de l'autoroute E40. Une ligne qui est également parcourue à 200 km/h par les trains rapides du service intérieur – Infrabel souhaite favoriser, autant que possible, une utilisation mixte des lignes à grande vitesse – et qui débouche sur des voies en cours de modernisation dans l'agglomération liégeoise.

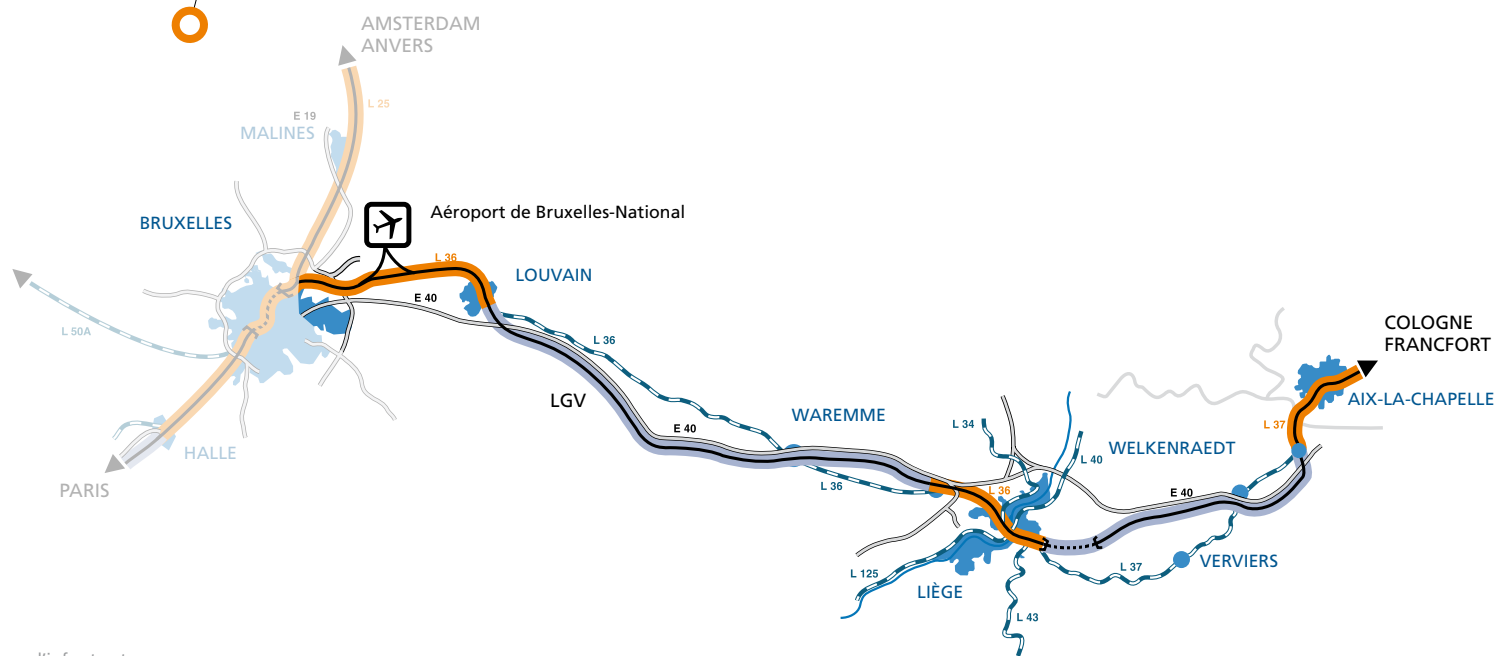
Les trains à grande vitesse quitteront Liège via la ligne classique où la vitesse sera portée à 160 km/h puis accéderont au plateau de Herve par le tunnel de Soumagne. Ce tunnel à double voie de 6,53 km, achevé

en 2005, est le plus long de Belgique. Après le tunnel, les trains à grande vitesse circuleront en site propre à 260 km/h jusqu'à proximité de la frontière allemande. Entre Aix-la-Chapelle et Cologne les trains à grande vitesse emprunteront la ligne existante modernisée sur laquelle ils pourront rouler jusqu'à 250 km/h.






En raison du caractère très vallonné de cette région, Infrabel y a entrepris la construction d'importants ouvrages d'art comme les viaducs de José (422 mètres de long), de Herve (460 mètres) et de Battice (1 232 mètres). Le viaduc de Hammerbrücke a quant à lui été remplacé par un nouvel ouvrage d'une longueur de 285 M. Sur la ligne nouvelle, six tranchées couvertes ont également été construites. La plus longue (1 km) permettra aux trains à grande vitesse de passer sous l'E40 pour rejoindre Aix-la-Chapelle sur la ligne classique modernisée.

Prévue pour la fin 2007-début 2008, l'inauguration de la liaison Liège-frontière allemande aura lieu six ans après la mise en service de la section de ligne nouvelle entre Louvain et Liège.



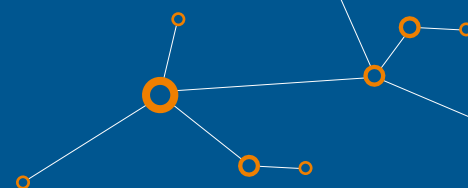


Travaux d'infrastructure

-  Ligne à grande vitesse (LGV)
-  TGV sur ligne modernisée
-  Tunnel
-  Réseau intérieur
-  Autoroute

# Axe Bruxelles-Luxembourg

## Une modernisation prioritaire



Grâce aux travaux de modernisation qui ont débuté à l'automne 2006 sur la ligne reliant les capitales belge et luxembourgeoise, les trois sièges principaux des institutions européennes que sont Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg seront bientôt plus proches.

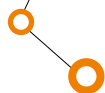
Depuis octobre 2006, et à l'initiative des gouvernements belge et luxembourgeois, des travaux importants de modernisation ont débuté sur l'axe Bruxelles-Luxembourg (lignes 161 et 162). Ceux-ci se répartissent entre la bifurcation de Louvain-la-Neuve, limite sud des travaux RER, et le point-frontière de Sterpenich, soit un tronçon de 175 km de long. Les travaux se termineront en 2013, avec quelques travaux de parachèvement prévus en 2014.

Afin de relever la vitesse de 130 km/h à 160 km/h sur la plus grande partie du parcours, Infrabel rectifiera, à partir de 2008, neuf des nombreuses courbes que compte la ligne. Certaines d'entre elles se situant à proximité de sites « Natura 2000 », toutes les mesures nécessaires sont prises pour préserver l'environnement.

L'augmentation de la vitesse sur la ligne nécessite également par endroits l'élargissement de l'entrevoie – et, par conséquent, l'adaptation des ponts dont le gabarit serait devenu insuffisant – ainsi que la reconfiguration des voies et aiguillages à l'entrée des gares de Gembloux, Ciney et Jemelle. De cette manière, le trajet entre Bruxelles

et Luxembourg sera ramené à 2h10 contre 2h30 actuellement pour les trains directs. Parallèlement à ces travaux, Infrabel procède aussi au renouvellement de voies et appareils de voie d'ouvrages d'art et d'installations de signalisation. Enfin, l'axe Bruxelles-Luxembourg sera complètement réélectrifié.

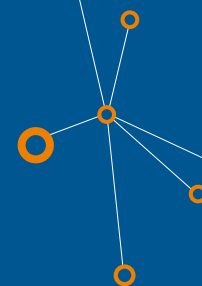
Au total, Infrabel investira quelque 470 millions € dans ce projet de modernisation. Le financement proviendra pour partie d'un emprunt conclu par la SNCB-Holding pour un montant de 289,2 millions € dans le cadre des accords de préfinancement conclus le 5 décembre dernier entre Infrabel, la SNCB-Holding et les gouvernements fédéral et régionaux du pays. La Région wallonne intervient ainsi à hauteur de 47 millions € pour couvrir les charges financières de l'opération. Par ailleurs, l'Union Européenne a réservé un subside de 3,5 millions € pour les années 2006-2007 dans le cadre du MIP (Multi-annual Indicative Program).







## Des gares plus accessibles pour les voyageurs comme pour les trains



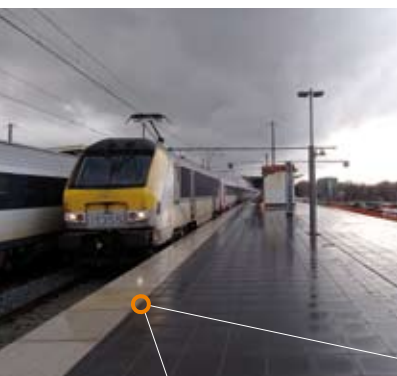
Pour améliorer la fluidité du trafic dans et autour des gares, et pour mieux y accueillir les voyageurs, Infrabel s'investit dans de nombreux endroits du réseau. Il s'agit d'y aménager les voies d'accès, mais également les quais et les couloirs sous voies, comme à Charleroi-Sud, Namur, Gand-Saint-Pierre ou Bruges.


En gare de Charleroi-Sud, six ascenseurs permettront de rejoindre facilement les quais. Ceux-ci seront équipés d'une nouvelle sonorisation, d'un nouvel éclairage et de nouveaux abris. Des pavés autobloquants et des dalles spéciales aideront également les malvoyants à se diriger. Parallèlement à ce programme de rénovation en cours, d'importants travaux d'infrastructure ferroviaire sont en cours de réalisation pour relever la vitesse à l'entrée de la gare de Charleroi côté Namur (80 km/h au lieu de 40 km/h) et ainsi gagner quelques précieuses minutes.

La dernière phase des travaux menés à Namur visera à moderniser les infrastructures du côté ouest de la gare (tracé des voies, aiguillages, signalisation...). Depuis le début de l'année 2007 et l'achèvement des travaux du côté est, des itinéraires privilégiés rapides ont été créés pour la dorsale wallonne et l'axe Bruxelles-Luxembourg, notamment via un croisement à niveaux différents. L'ensemble des travaux d'aménagement de la gare, entamés en 1993, comportait également le réaménagement des quais, l'augmentation du nombre de voies, l'isolation acoustique des deux voies réservées aux trains de marchandises de l'axe Athus-Meuse, etc.

En ce qui concerne Gand-Saint-Pierre, un nouveau hall sera construit sous les voies entre le bâtiment de la gare et la Sint-Denijslaan. Grâce aux escalators et aux ascenseurs, les voyageurs verront leur accès facilité aux quais, devenus plus larges, plus longs et couverts. En outre, grâce au réaménagement complet du gril ouest, les trains en provenance de la Flandre occidentale circuleront avec plus de fluidité entre Bruges et Gand-Saint-Pierre, ce qui impliquera un meilleur service des trains sur l'axe Ostende-Bruxelles.

À Bruges, les voyageurs seront accueillis dans un nouveau couloir sous voies comportant des petits magasins. Quant à la rampe d'accès et l'entrée étroite situées du côté du quartier Sint-Michiels, elles ont disparu pour faire place à un nouvel accès de plain-pied s'étendant sur toute la largeur du couloir sous voies. À terme, tous les quais – accessibles via un large escalier, un ascenseur et deux escalators – seront équipés de nouveaux auvents, pare-vents et sièges et recouverts sur toute leur longueur de dalles de granit. Enfin, un tout nouveau dispositif de sonorisation et d'annonce des trains sera installé.





Lignes de vie  
Bruno Vanaenroyde



## « La sécurité avant tout ! »

Ingénieur industriel en génie civil, Bruno Vanaenroyde est aujourd'hui le chef des équipes d'entretien des lignes à grande vitesse 2 (Louvain – Liège) et 4 (Anvers – Pays-Bas). Il est également conseiller en prévention pour ce qui concerne les lignes à grande vitesse.

« Nous sommes chargés de la maintenance et de la gestion de deux lignes à grande vitesse, à savoir la ligne 2, de Louvain jusqu'à proximité de Liège, et la ligne 4, d'Anvers vers les Pays-Bas, explique Bruno. Ce qui veut dire que nous nous occupons de l'entretien des voies, des caténaires, des ponts et des tunnels, de la télécommunication et de la signalisation. Heureusement, je dispose d'équipes très flexibles et polyvalentes à Louvain et à Berchem ! »

Comme toutes les spécialités (voies, caténaires, signalisation...) ont été concentrées au sein d'une seule entité entièrement consacrée aux lignes à grande vitesse (LGV), Bruno dispose d'une vue d'ensemble sur les activités d'entretien.

« Auparavant, quand je travaillais encore pour le réseau « classique » j'étais uniquement responsable de l'entretien des voies. Aujourd'hui nous sommes responsables de tous les aspects. Ainsi, j'apprends tous les jours de nouvelles choses ! »

À côté de l'entretien des lignes 2 et 4, Bruno remplit aussi le rôle de conseiller en prévention au sein d'Infrabel. C'est ce qui l'a conduit à assurer les fonctions de chef d'essai sur la nouvelle ligne à grande vitesse qui relie Anvers à la frontière néerlandaise.

« En effet, en septembre, octobre et novembre 2006, nous avons mené des essais sur la ligne à grande vitesse Anvers-Pays-Bas. Ces tests sont indispensables pour assurer la sécurité de l'infrastructure et pour obtenir l'homologation des installations fixes. »

À cette occasion, les nouveaux systèmes de télécommunication GSM-R et de signalisation ETCS (European Train Control System) ont été testés sur la LGV Nord.

« L'introduction du nouveau système ETCS entre dans le cadre du mouvement d'uniformisation de la signalisation ferroviaire engagé par l'Union Européenne. Ce système assurera une plus grande sécurité car le conducteur recevra immédiatement dans sa cabine l'indication de la vitesse à respecter. En plus, le système arrêtera automatiquement le train avant qu'il ne franchisse un signal rouge. Ces tests que nous avons réalisés sur la LGV 4 se sont très bien déroulés. Et si nous avons pu enregistrer de bons résultats, c'est aussi grâce à la bonne collaboration entre les différents services d'Infrabel et nos collègues français et néerlandais ! »

Direction Réseau









# Une nouvelle organisation pour relever de nouveaux défis



Organiser, coordonner et contrôler le trafic des trains, veiller à la sécurité, la fluidité et la régularité de celui-ci : pour accomplir encore mieux ses missions principales, la Direction Réseau a affiné son organisation en 2006. Elle a également poursuivi ses efforts en matière de communication et de formation.

Outre ces missions de coordination et de suivi du trafic, la Direction Réseau commande les aménagements nécessaires à l'amélioration de la fiabilité et de la sécurité des installations.

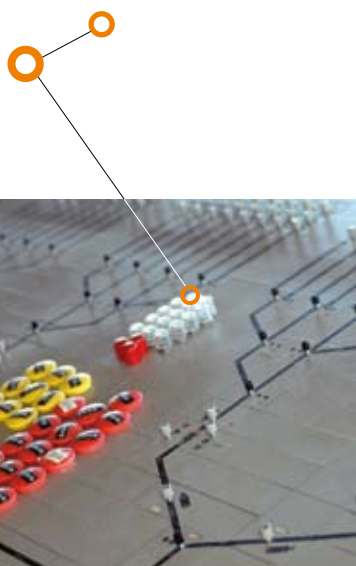
Trois services composent la Direction Réseau :

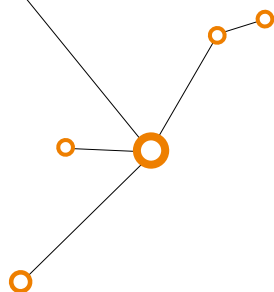
- La Gestion technique définit, dans le cadre de l'exploitation d'une ligne, les installations ferroviaires nécessaires à la gestion du trafic (cabines de signalisation, systèmes de communication, équipements d'accueil des voyageurs...).
- La Gestion du Trafic, via le Traffic Control, contrôle en temps réel la marche des trains et prend toutes les mesures correctives nécessaires en cas de perturbation. Elle assure également la coordination des travaux de façon à en limiter l'impact sur la circulation des trains. De plus, elle procède à des analyses de la ponctualité, anime les comités de suivi de la régularité et décide des actions à entreprendre en la matière, et fait rapport au comité de Direction.
- La Gestion des GRI-R (Gestions Régionales Infrabel – Réseau) coordonne les activités de ces entités qui forment ensemble l'unité d'exécution la plus importante de la direction Réseau (environ 90 %

de son personnel). Dans chaque GRI-R, un premier secteur détaille les horaires pour les postes de signalisation et prévoit, entre autres, les voies de réception des trains, les particularités quotidiennes sur le réseau (trains spéciaux, changements de voie, etc.) ainsi que les mesures de sécurité spécifiques. Deux autres secteurs contrôlent l'exécution du service et gèrent les aspects administratifs.

## Un nouveau Traffic Control

L'organigramme actuel est le résultat de quelques changements d'organisation intervenus à la fin de l'année 2006. Ainsi, la coordination et la gestion du trafic des trains s'effectue désormais à deux niveaux : d'une part au sein du Traffic Control et, d'autre part, dans les cabines de signalisation. La mise en service du Traffic Control au mois de décembre a marqué une étape importante dans les efforts d'Infrabel pour assurer un trafic ferroviaire plus ponctuel et plus sûr. Cet organe de régulation nationale se trouve au cœur du nouveau Centre de Communication pour le Transport ferroviaire (CCT). Rassemblant les anciennes Gestions régionales du trafic de Gand, Anvers, Mons et Namur, ainsi que l'ancienne Gestion nationale du trafic de Bruxelles, il dirige la circulation des trains sur l'ensemble du réseau belge. Cette concentration des dispatchings est l'un des éléments clés de l'évolution du suivi et de la gestion du trafic.





En synergie avec la Direction Infrastructure & Achats, le programme de concentration des cabines s'est par ailleurs poursuivi avec la mise hors service de 29 cabines supplémentaires et leur transfert vers des cabines plus importantes. La concentration de plusieurs cabines de Flandre occidentale à Bruges, amorcée l'année dernière, a continué à prendre forme avec le transfert des cabines de La Panne, d'Ostende et de Knokke. Les nouvelles cabines de Mol et d'Anvers-Rive gauche ont également pu être mises en service.

### De 19 Régions à 13 GRI-R

L'autre changement important lié à l'organisation de la Direction concerne le service « Gestion des GRI-R ». En effet, cette structure composée de 13 Gestions régionales Infrabel-Réseau est amenée à remplacer l'ancienne division en 19 Régions. « Cette concentration, qui suppose une bonne part de transmission du savoir, a demandé beaucoup de préparation en amont. Outre la concentration administrative, c'est surtout la concentration des tâches organisationnelles,

très précises et très importantes pour la sécurité, que nous avons dû mener à bien », explique Marcel Baele, Directeur général de la Direction Réseau. Finalisée en 2006, cette organisation prendra effectivement cours au second semestre 2007, dans le cadre de l'opération « New Passengers ». La Direction a donc continué à préparer le transfert de 1 500 des membres du personnel de Réseau vers le service Voyageurs de la SNCB, en concertation avec les représentants du personnel.

La formation des agents n'a pas été oubliée. Citons par exemple la formation linguistique du personnel des cabines de signalisation bruxelloises et du Traffic Control, centrée sur les tâches des participants, le vocabulaire technique et l'environnement de travail. La ponctualité étant plus que jamais l'un des principaux objectifs d'Infrabel, l'année 2007 promet également une action de sensibilisation à la ponctualité pour les agents dits « du mouvement ».



*« Notre réorganisation peut s'appuyer sur la formation et la transmission du savoir. »*

Marcel Baele  
Directeur général Réseau



### Communication interne et externe

La diffusion de l'information en cas de perturbation ou de retard sur le réseau a progressé en 2006. Afin d'améliorer la communication entre les agents, un « téléphone rouge » a été installé dans les cabines de signalisation et au Traffic Control. Cette liaison téléphonique prioritaire garantit que les cabines sont toujours joignables dans les situations d'urgence. Le Projet « VerkeersInfoTrafic », lui, est opérationnel depuis le mois de juin. Il s'agit d'une procédure qui est enclenchée en cas d'incidents et d'accidents qui peuvent avoir des répercussions importantes sur le trafic. Des mails standardisés, faciles à rédiger et à interpréter, sont alors envoyés aux personnes concernées par le problème.

2006 a également marqué une étape importante en matière d'information des voyageurs, avec l'achèvement, au tout début de l'année, du programme de sonorisation des 146 points d'arrêts restants lancé deux ans plus tôt. « À présent, toutes les gares et tous les points d'arrêts de Belgique sont équipés pour permettre la diffusion d'annonces sonores. Mais il ne s'agit là que d'une première étape d'un projet plus vaste de modernisation en profondeur de l'information en gares », rappelle Marcel Baele. Infrabel développe actuellement le projet Pidaas (Passengers Information Display and Audio Announcement System) qui générera des annonces sonores et visuelles automatiques en temps réel. Le projet nécessite notamment la modernisation et le placement d'écrans supplémentaires dans un certain nombre de gares. En 2007, les moniteurs de 22 gares seront remplacés, comme à Bruxelles-Midi, Gand-Saint-Pierre ou Ottignies. L'achèvement complet du projet est prévu pour l'horizon 2012-2013.

### Un réseau GSM européen pour les chemins de fer

Le développement du réseau numérique GSM-R (GSM for Railways) est un autre projet lié à la communication, mais aussi à la sécurité. Le but est double : il s'agit d'une part de remplacer la technologie analogique devenue obsolète, notamment le système radio sol-train qui relie les conducteurs de trains aux régulateurs du trafic, et d'autre part d'assurer l'interopérabilité entre les systèmes de télécommunication des différents réseaux ferroviaires européens.

Le GSM-R offre une fiabilité optimale et des fonctionnalités spécifiques répondant aux besoins des chemins de fer. Outre la communication usuelle, le système permettra de gérer les appels d'urgence, les appels de groupe et les appels prioritaires.

Fin novembre 2006, le système de communication GSM-R installé le long de l'axe Bruxelles-Anvers-Essen a été mis en service, ce qui a permis de valider les équipements de communication « sol » (les premières consoles GSM-R) du nouveau centre national de contrôle du trafic ferroviaire, le Traffic Control. L'année 2007 verra la mise en service de deux tiers de l'infrastructure fixe, soit presque 2 000 km de lignes.



Lignes de vie  
Laurence Dutilleul



## « Au cœur du réseau Infrabel »

En tant que régulatrice du trafic au Traffic Control, Laurence Dutilleul se trouve au cœur du réseau Infrabel. Il y a sept ans, Laurence faisait ses premiers pas dans le monde ferroviaire au dispatching de Mons. À présent, elle suit le trafic national et international dans le nouveau centre de régulation du trafic, le Traffic Control.

« Quand je me suis présentée à l'examen de sous-chef de gare, il y a sept ans déjà, je ne connaissais pas du tout cette fonction. D'après moi, un sous-chef travaillait essentiellement sur les quais, avec les voyageurs. Cette idée a pourtant vite changé, raconte-elle, quand j'ai découvert le travail au dispatching de Mons. »

Un an plus tard, Laurence rejoignait le dispatching central de Bruxelles. Celui-ci vient d'ailleurs d'être fusionné, au sein du nouveau Traffic Control, avec les dispatchings régionaux. Elle doit y rester constamment vigilante et disponible, car des problèmes peuvent surgir à tout moment.

« En effet, chaque jour est différent au Traffic Control, et c'est cela qui rend mon job si passionnant. Quand nous devons faire face à une grave perturbation du trafic ferroviaire, il faut savoir réagir immédiatement et de manière adéquate. En fait, un bon régulateur du trafic doit être résistant au stress et capable d'évaluer une situation correctement et rapidement. »

Parce qu'il est important de pouvoir réagir vite face aux situations perturbées, le travail d'équipe occupe une place principale au centre de régulation du trafic.

« Ici, nous collaborons dans un cadre de travail très agréable. Bien que les femmes soient en minorité, les contacts entre les hommes et les femmes se déroulent à merveille. Nous sommes avant tout des collègues et nous nous entendons très bien ! Cet esprit d'équipe est très important, car il faut pouvoir faire confiance à ses collègues en cas de perturbation sur le réseau. »

Jour après jour, Laurence et ses collègues mettent tout en œuvre pour que les voyageurs arrivent à temps à leur destination.

« Cette tâche constitue chaque jour un nouveau défi pour nous. L'idée d'avoir pu éviter ou réduire un retard et d'avoir, par la même occasion, pu satisfaire les gens m'apporte chaque fois une grande satisfaction. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'aime mon travail au Traffic Control ! »



# Direction Infrastructure & Achats







# Construire l'avenir et gérer le présent

Plusieurs infrastructures ferroviaires majeures ont été mises en service en 2006 et de nouveaux chantiers ont vu le jour. Le regroupement des effectifs sur le terrain et le renouvellement des outils de production se sont poursuivis. Des mesures concrètes ont été prises afin de renforcer la ponctualité et la prévention des risques.

La Direction Infrastructure & Achats assure la conception, la construction, l'entretien, la modernisation et le renouvellement des installations de l'infrastructure ferroviaire. Elle regroupe quelque 7 600 collaborateurs actifs dans les domaines de la signalisation, des courants forts, des voies et des ouvrages d'art. Elle réalise, pour chacune de ces spécialités, les études et travaux et gère l'entretien.

La Direction est composée d'une structure centrale (sept services et une division Coordination technique & Qualité), d'une structure régionale (cinq zones) et de cinq ateliers.

## Quatre nouvelles infrastructures majeures

Dans le cadre du plan d'extension de capacité du réseau d'Infrabel, la Direction a mis officiellement en service le 1<sup>er</sup> décembre 2006 quatre nouvelles infrastructures ferroviaires, dont la réalisation a été confiée à TUC RAIL, filiale d'Infrabel.

Le viaduc de Bruxelles-Midi réduit les temps de parcours pour tous les trains à grande vitesse et améliore la souplesse et la régularité de l'ensemble du trafic ferroviaire passant par Bruxelles-Midi, particulièrement pour les liaisons entre Bruxelles et la région de Mons-Tournai.

Le viaduc de Bruxelles-Nord, quant à lui, permet aux trains internationaux et à certaines liaisons du trafic intérieur de rejoindre directement, depuis la sortie de la gare de Schaerbeek, les infrastructures TGV en direction de Louvain, Liège et l'Allemagne.

L'achèvement de la mise à quatre voies de la ligne entre Bruxelles et Louvain, initiée dans le cadre de la construction de la branche est du réseau à grande vitesse, accroît la fluidité, la rapidité et la régularité, pour les trains du service intérieur comme pour les TGV.

La quatrième infrastructure, la courbe de Louvain, relie les lignes Hasselt-Louvain et Louvain-Bruxelles et permet un gain de temps de parcours allant jusqu'à 20 minutes pour certaines liaisons entre Bruxelles et le Limbourg (Hasselt, Diest et Aarschot).

## Le RER à Ottignies et à Hoeilaert

Après le rejet des derniers recours par le Conseil d'État, deux nouveaux chantiers RER ont pu débuter afin d'améliorer la mobilité dans et autour de la capitale. Les premiers travaux ont ainsi été entrepris sur la ligne Bruxelles - Namur (L161) en Région wallonne, à Ottignies, et en Région flamande, à Hoeilaert.



« Nos collaborateurs donnent vie au réseau de demain. »

Jean-Marie Raviart  
Directeur général - Infrastructure & Achats



## Une organisation à la fois centralisée et proche du terrain

### Sept services centraux

- Le service Signalisation gère l'ensemble des aspects techniques, principes et fonctionnement liés à la signalisation, y compris les systèmes de commande et de protection de la marche des trains;
- Le service Courants forts veille à la distribution de l'énergie électrique (haute/basse tension), à l'alimentation de la signalisation, au chauffage des aiguillages, etc. et gère les installations fixes de traction électrique (alimentation de la traction électrique, caténaires...);
- Le service Voies et Ouvrages d'Art détermine et coordonne l'ensemble de la politique en matière de voies et d'ouvrages d'art, des premières études à leur entretien.
- À côté de ces spécialités, quatre services d'appui se chargent notamment de la gestion et du suivi des achats, du personnel, du budget, des contrats, de la qualité et des grands projets.

### Cinq zones

Réparties à Bruxelles, Anvers, Gand, Liège et Charleroi, les zones sont chargées de la maintenance et des travaux d'extension du réseau et disposent de services spécialisés pour l'électricité (courants forts), la signalisation, les ouvrages d'arts et les voies.

### Cinq ateliers

Chacun des ateliers remplit une mission spécifique: l'atelier de Bascoup construit les appareils de voie (aiguillages), l'atelier de Schaerbeek réalise notamment les longs rails soudés, l'atelier d'Etterbeek fabrique et entretient le matériel électrique tandis que les ateliers de Roulers et Wondelgem se chargent respectivement des articles en béton et des traverses et pièces de bois.

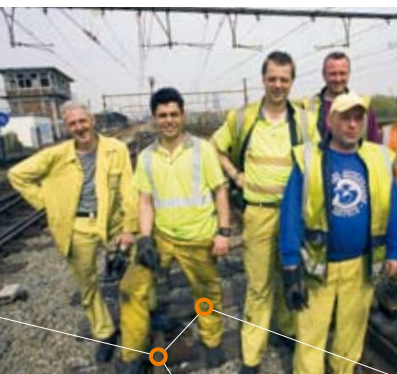
Dans le cadre du projet Watermael-Schuman-Josaphat, les travaux se sont poursuivis en vue de la mise à quatre voies du tronçon concerné de la ligne 161. Les travaux préalables au creusement du tunnel entre la gare de Bruxelles-Schuman et le site ferroviaire de Josaphat ont également débuté pour relier à terme le quartier européen aux axes venant du nord et de l'est du pays.

### Un accord de préfinancement pour trois projets d'investissement

D'autres réalisations d'envergure sont en cours ou verront très bientôt le jour, suite notamment à la signature d'un accord, le 5 décembre 2006, entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des trois Régions, Infrabel et la SNCB-Holding.

Celui-ci porte sur le préfinancement de trois projets d'infrastructure stratégiques pour la mobilité belge et européenne, à savoir la modernisation de l'axe Bruxelles – Luxembourg, l'extension de la gare de formation de Zeebruges et le raccordement ferroviaire du Port de Bruxelles. Ces préfinancements permettront d'en accélérer sensiblement la réalisation.





### Poursuite du regroupement des Centres Logistiques Infrastructure (CLI)

Le regroupement progressif des effectifs sur le terrain vers des Centres Logistiques Infrastructure (CLI) s'est poursuivi. « Ce rassemblement des équipes au sein de centres modernes et fonctionnels permettra d'offrir des conditions de travail optimales et améliorera sensiblement l'efficacité et la rapidité de nos interventions » précise Jean-Marie Raviart. Des implantations complémentaires, appelées « antennes », seront déployées afin d'assurer une large couverture de chaque zone d'intervention en Belgique.

« Chaque centre regroupera l'ensemble des moyens logistiques ainsi qu'un ou plusieurs ateliers et des magasins. À terme, ceux-ci seront gérés par un seul système informatique ERP (Entreprise Resource Planning) qui permettra une gestion précise des stocks et rendra possible une liaison avec les projets d'investissements » ajoute-t-il. Fin 2006, 3 Centres Logistiques et 25 antennes étaient en service sur les 68 prévus à l'horizon 2012.

### Renouvellement des voies

150 km de traverses  
61 km de rails  
59 km de ballast  
62 appareils de voie  
18 ponts

### Augmentation de la vitesse

Ligne 37  
de 120 km/h à 140 km/h sur 575 m  
et de 120 km/h à 160 km/h sur 1650 m

Ligne 50A  
de 140 km/h à 160 km/h sur 3000 m

Ligne 53  
de 120 km/h à 140 km/h  
entre Haecht et Hever

### Renouvellement de l'alimentation électrique

Alimentation électrique sur les lignes 36N, 37, 124, 130, 130C, 135, 161 et 211 et des cabines de signalisation de Bruges, Liège, Angleur, Mol et Muizen

Éclairage des faisceaux de Mol, Tournai, La Louvière-Sud et Charleroi

Chauffage des aiguillages à Namur

Adaptation des SOUS-stations de Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Ostende, Jonction nord-midi d'Anvers et Muizen

### Des activités de qualité et certifiées

Après la certification ISO 9001 de ses cinq ateliers, la Direction a étendu son programme de gestion de la qualité à ses services centraux ainsi qu'à deux zones pilotes (Gand et Charleroi).

Fin 2006, la certification ISO 14001 (management environnemental) a été octroyée à l'atelier de Bascoup. Début 2007, c'est au tour du service « Courants forts » d'obtenir la certification ISO 9001 tandis que des audits de qualité préparatoires à une prochaine certification sont programmés au sein des autres services centraux de la Direction. En parallèle, l'implémentation d'un nouveau système de gestion de la santé et de la sécurité au travail (OSHAS 18001) est à l'étude.

### Plan stratégique et sécurité

La Direction a également contribué à la réalisation des priorités du plan stratégique BRIO et à l'amélioration de la sécurité. Un marché a été conclu en vue de l'équipement de 4 000 signaux du système standardisé européen ETCS (European Train Control System). Pour mener à bien ce projet, une division spécifique ETCS a été créée en fin d'année.

Partie prenante du programme de concentration des cabines de signalisation, la Direction a poursuivi ses travaux, conjointement avec la Direction Réseau, en vue de doter les gestionnaires du trafic d'un équipement ultramoderne (voir page 50).



Lignes de vie  
Frank Vercauteren



« Nous garantissons à nos clients du béton de première qualité ! »

Sous-chef de secteur technique à l'atelier de béton de Roulers, Frank Vercauteren contrôle sévèrement la qualité de la production. En outre, il attache beaucoup d'importance à la sécurité.

« À l'atelier de Roulers, nous produisons des éléments en béton pour tout le pays. Même à l'autre bout du pays on utilise « nos » bordures de quai. Nous surveillons donc sévèrement la qualité de nos produits. Chaque jour, nous testons la résistance de notre béton à l'aide d'une machine spéciale. »

Le nouveau hall de production et le mélangeur entièrement automatisé, mis en service en 2004, permettent de déterminer la composition du béton avec plus de précision. Mais Frank est également très exigeant vis-à-vis du personnel.

« Il s'agit chaque jour de fabriquer des produits d'une qualité supérieure ! C'est pourquoi chaque ouvrier doit prendre ses responsabilités et se charger de l'entretien des machines. Des machines qui fonctionnent bien sont indispensables à la production d'un béton de qualité. »

En échange de leur inlassable dévouement, Frank veille rigoureusement à la sécurité de chacun de ses ouvriers.

« Pendant la conférence de sécurité mensuelle, nous parcourons les procédures de sécurité et regardons où nous pouvons apporter des améliorations. Nous tenons également compte de chaque remarque faite par les ouvriers. Notre travail peut être difficile, mais grâce à nos précautions il se produit très peu d'accidents. Je crois que nous pouvons à juste titre en être fiers ! »

Frank et ses collègues ont encore plus de raisons d'être fiers, car l'atelier de béton de Roulers a obtenu il y a peu un certificat de qualité ISO. Un événement célébré comme il se doit au mois de novembre 2006.

« La délivrance du certificat ISO 9001 nous a donné une nouvelle énergie. Le certificat constitue en fait la récompense de tous nos efforts. Et c'est grâce à l'esprit de collaboration qui règne ici, parmi tous les ouvriers, que nous avons pu l'obtenir. »



Direction Accès au Réseau









# La sécurité et le client au cœur de toutes les attentions



Alors qu'Infrabel compte toujours plus de clients et que les progrès en faveur d'un réseau européen interopérable se concrétisent dans notre pays, la Direction Accès au Réseau s'investit pour satisfaire les entreprises ferroviaires et pour leur garantir un réseau sûr.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2006, le transport international de marchandises était complètement libéralisé en Belgique. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, le transport national de marchandises est également accessible aux différentes entreprises ferroviaires. Il s'agit d'une nouvelle étape importante dans la libéralisation du marché du transport ferroviaire initiée par la Commission européenne depuis 1991, via les diverses directives du « premier paquet ferroviaire », consacrées à l'infrastructure ferroviaire.

Dans ce contexte de libre concurrence, Infrabel se doit de garantir aux différentes entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'assurer l'utilisation optimale de celle-ci. La Direction Accès au Réseau a été créée à cet effet à la naissance d'Infrabel. Elle remplit deux des fonctions dites « essentielles » (les deux autres étant assurées par l'Autorité fédérale de tutelle de manière totalement indépendante):

- la répartition et l'attribution des capacités de l'infrastructure ferroviaire selon les besoins des entreprises ferroviaires;
- la tarification, la facturation et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure.

## À l'écoute des clients

À ceci s'ajoutent d'autres tâches, liées tant à la gestion des clients qu'à la gestion de la sécurité. C'est à cette fin que la Direction a revu son organisation au mois de novembre 2006 pour mieux coller aux grandes préoccupations de l'entreprise. Le service « Clients et produits » a ainsi vu le jour, et différents programmes ont été lancés. « En premier lieu, il était important de définir clairement les produits, explique Luc Vansteenkiste, Directeur général de la Direction Accès au Réseau. Le produit le plus évident vendu par Infrabel est le sillon, mais nous fournissons également des raccordements aux sites industriels, de l'énergie de traction électrique... ».

L'autre rôle de ce service est de développer une véritable stratégie axée sur les clients. « L'idée est de créer une chaîne logique entre le client, ses attentes en termes de capacités et la définition de projets d'investissement », précise encore Luc Vansteenkiste. Nous évaluons donc les besoins directs de nos clients via les « account meetings », mais nous veillons également à anticiper et à diriger les investissements d'Infrabel à long terme, en collectant en permanence des données permettant d'évaluer les besoins en capacité d'ici 5 à 10 ans. Une démarche déjà adoptée en certains endroits, comme au port d'Anvers, mais destinée à être étendue à tout le réseau. La Direction veut même aller plus loin et instaurer le principe du « Program Management », c'est-à-dire le suivi des projets d'investissement de bout en bout.



### Favoriser l'intermodalité mer-rail

L'année écoulée a vu se poursuivre l'initiative Sea Rail, par laquelle Infrabel a manifesté sa volonté de développer une infrastructure ferroviaire compétitive et adaptée aux besoins futurs des ports, et son souhait de soutenir leur développement. À Anvers, les premières réalisations commencent à être visibles. La courbe de Gand (qui reliera dès la fin 2007 la rive gauche de l'Escaut au port de Zeebruges et au nord de la France) en est un bon exemple. La Direction Accès au Réseau suit de près de nombreux autres projets qui débiteront bientôt, comme les extensions de capacité programmées à Zeebruges ou la liaison ferroviaire du Liefkenshoek. Elle considère en effet Sea Rail comme un véritable engagement envers le monde portuaire et les transporteurs actifs au départ ou à l'arrivée des ports.



### Priorité à la sécurité

L'autre pôle de la Direction Accès au Réseau est le nouveau service « Sécurité et réglementation d'exploitation ». La sécurité, première priorité du plan stratégique d'Infrabel, est également le thème central du « deuxième paquet ferroviaire » adopté par la Commission européenne. L'année 2006 a été l'occasion de préparer intensivement sa transposition en droit belge, laquelle s'est finalement concrétisée au mois de décembre.

Par ailleurs, c'est grâce à une collaboration intense entre les diverses parties que les niveaux de sécurité souhaités peuvent être atteints. La direction Accès au Réseau crée le lien entre les directions opérationnelles d'Infrabel et les entreprises ferroviaires pour faciliter cette collaboration. Elle informe ainsi les clients des spécificités de son réseau au moyen du document de référence du réseau (DRR) et de diverses plateformes sécurité et réglementation mises en place dans le courant de l'année 2006.

### Des améliorations informatiques

La délivrance du certificat de sécurité à deux nouveaux opérateurs – la société néerlandaise Rail4Chem (en janvier) et la société belge Transport (en décembre) – a constitué un fait marquant de l'année 2006. Au mois de janvier 2007, l'entreprise Néerlandaise ERS obtenait également l'autorisation de circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge. « Infrabel compte désormais six clients, se réjouit Luc Vansteenkiste. Un nombre qui pourrait être porté à dix dans les mois qui viennent ».

Afin de fournir à ces clients des factures encore plus claires et plus détaillées, la Direction utilise depuis le début de l'année 2007 une nouvelle version de son programme de facturation, qui tient notamment compte de la charge réelle des convois. Une autre application informatique permettra dès le mois d'avril, lors de la confection du nouvel horaire de service, de mieux répondre aux besoins des opérateurs et d'optimiser l'attribution des capacités de l'infrastructure. En 2006, Infrabel a accordé, en semaine, une moyenne quotidienne de 4 798 sillons aux convois voyageurs et 1 312 sillons aux convois marchandises.







Lignes de vie  
Kris Van Crombruggen



« La routine,  
ce n'est pas  
pour moi ! »

Kris Van Crombruggen a commencé sa carrière professionnelle en 1995 en tant qu'agent d'accueil au sein de l'ancienne SNCB, puis comme dirigeant au Travel Center à Bruxelles-Midi. Dix ans après ses premiers pas dans le monde ferroviaire, il est devenu account manager à la Direction Accès au Réseau. Il y gère les contacts avec les clients d'Infrabel, à savoir les entreprises ferroviaires.

« Quand j'ai commencé à travailler pour Accès au Réseau en 2005, la fonction d'account manager n'existait pas encore. C'est ainsi que j'ai pu donner un contenu à ce poste en fonction des besoins des clients. C'était une expérience difficile mais intéressante en même temps. »

Aujourd'hui, Kris Van Crombruggen fait office de point d'information pour les clients. Concrètement, cela signifie que les entreprises ferroviaires peuvent lui adresser toutes leurs questions et remarques. Parallèlement à cela, il guide les clients dans leur processus d'obtention du certificat de sécurité. Enfin, il les seconde lors des négociations sur le contrat d'utilisation de l'infrastructure qu'ils concluent avec Infrabel.

« Les aspects primordiaux de mon métier sont le service personnalisé envers les clients et le contact humain, explique-t-il. Comme il faut toujours chercher une solution sur mesure pour le

client, cette fonction demande une bonne dose de créativité et de diplomatie de ma part. »

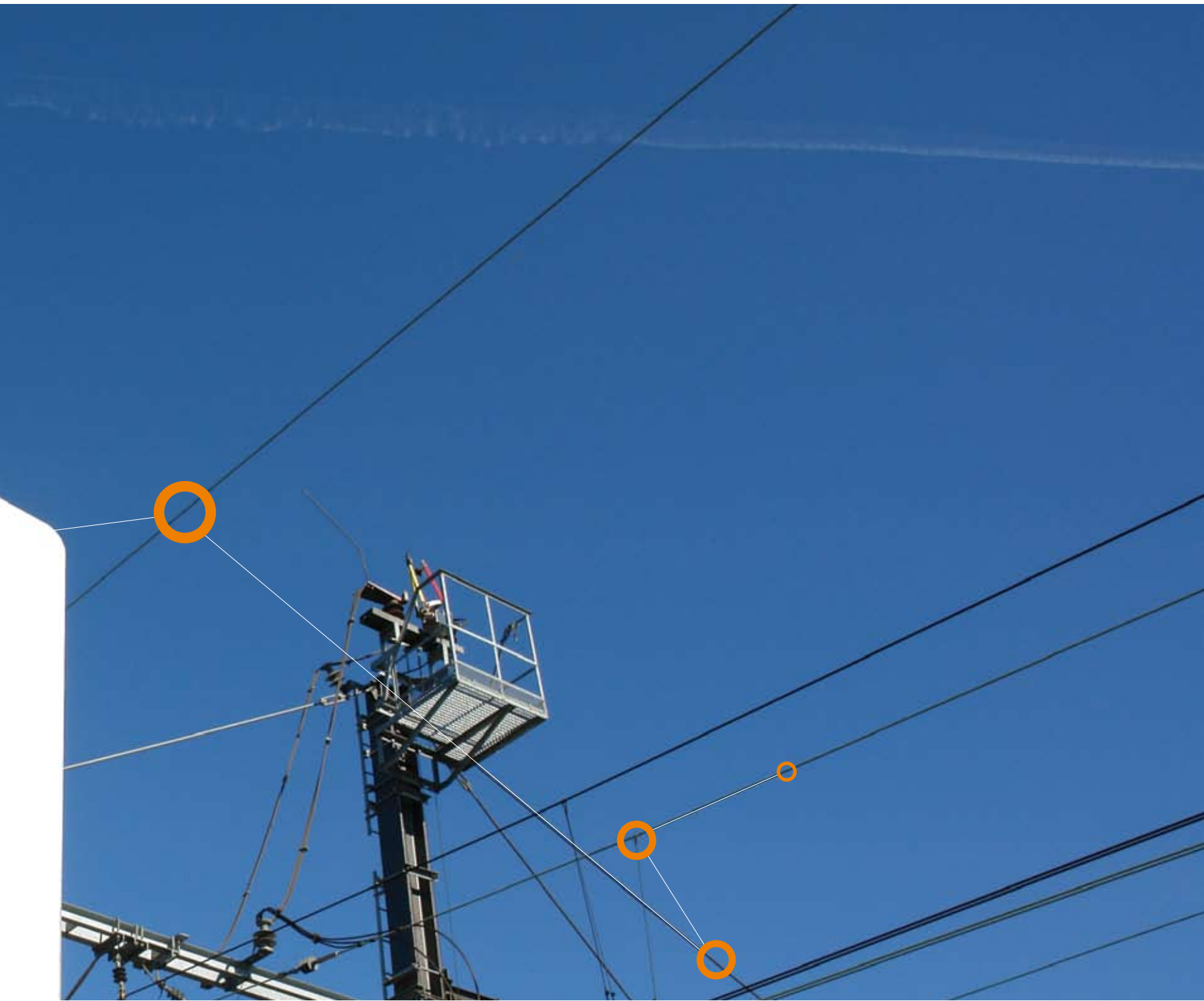
Parce qu'il occupe une position stratégique au cœur de l'Europe, le réseau ferroviaire belge attire toujours plus d'entreprises ferroviaires. Pour l'instant, six opérateurs ont accès aux voies belges : SNCB, DLC, SNCF Fret, Rail4Chem, Transport et ERS. Comme ce nombre ne cesse d'augmenter, Kris et son collègue Enjo sont actuellement très occupés.

« C'est en effet une fonction qui est tout sauf calme, admet-il. Chaque jour me réserve des surprises, mais je considère à chaque fois cela comme un vrai défi. Le contact avec les clients, souvent à un niveau international, constitue pour moi un vrai enrichissement. Quand les clients montrent en plus qu'ils apprécient mon travail, je ressens une satisfaction énorme. Cela me fait oublier les jours agités ! »



Services généraux





## Aux côtés des trois Directions



Sous la direction de l'Administrateur délégué, les services généraux apportent leur expertise et leur soutien aux projets d'Infrabel. Désormais répartis entre cinq services, leurs collaborateurs ont accompagné en 2006 les grandes avancées des différentes directions de l'entreprise, avec une attention particulière pour la professionnalisation de leurs pratiques et une plus grande orientation clients.

### Stratégie, Affaires internationales & Information Technology (IT)

Pour Guy Vernieuwe, General Manager du service, « cette année marque l'aboutissement de plusieurs dossiers stratégiques d'envergure qui confortent les fondements de notre entreprise ».

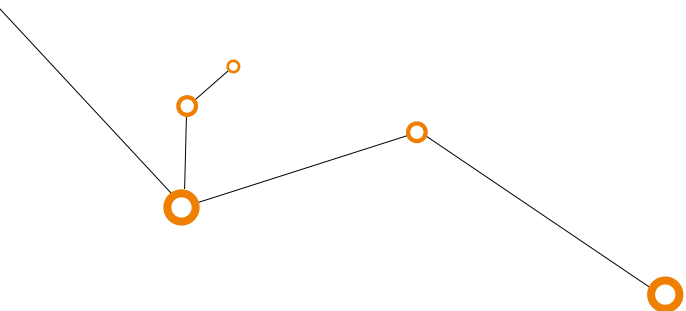
Dans le domaine de la stratégie de l'entreprise, la négociation du plan d'entreprise consolidé du Groupe SNCB s'est terminée en février, puis un avenant au contrat de gestion liant l'État fédéral et Infrabel a été conclu en début d'année 2006. Il a permis notamment de procéder à la répartition définitive des dotations entre les trois entreprises du Groupe SNCB. Le plan stratégique BRIO a été définitivement approuvé et sa mise en œuvre confiée à une cellule spécifiquement créée à cet effet au sein des services généraux. Enfin, dans le domaine des investissements, 2006 a été marquée par l'élaboration, pour la première fois, d'un pré-budget. Destiné à améliorer le taux de réalisation du budget d'investissement, celui-ci permet dès l'été de délivrer un signal fort aux chefs de projet et aux maîtres d'ouvrage quant aux travaux à

réaliser. En outre, d'importants travaux ont été menés, tout au long de l'année, en collaboration avec le Comité d'Investissement, pour préparer le plan pluriannuel d'investissement 2008-2012.

Compte tenu du foisonnement d'initiatives internationales pouvant avoir un impact sur le fonctionnement d'Infrabel, une expertise a été développée dans ce domaine. Dès le mois de juillet 2006, Infrabel a rejoint l'association européenne des gestionnaires d'infrastructure indépendants: l'EIM (European Rail Infrastructure Managers).

En matière IT, l'accompagnement de la fusion des dispatchings régionaux et national vers un centre de gestion du trafic centralisé à Bruxelles (Traffic Control) a impliqué l'installation de près de 70 postes de travail informatisés et 190 écrans plats ultramodernes ainsi que l'adaptation de nombreux programmes informatiques: un véritable défi compte tenu des délais. Enfin, l'élaboration d'un plan « BRIO et IT » a été lancée afin d'aligner les développements IT de l'entreprise sur sa stratégie. La fonction d'expert en informatisation a également été définie. Leur tâche sera de traduire correctement les besoins informatiques des Directions et services généraux dans des cahiers des charges.





## Finances & Administration

Pour le General Manager du service, Marc Smeets, « l'année 2006 fut marquée par la consolidation et l'amélioration de nos méthodes de travail et d'organisation. Elle a permis de renforcer les liens entre nos services et les clients internes et d'améliorer notre santé financière ».

Durant cette année, les instruments d'analyse et de reporting sur l'exécution des budgets d'exploitation et d'investissement ont été affinés tandis que des indicateurs-clés de performance ont été développés pour l'entreprise. Des efforts importants ont été entrepris afin d'associer les cadres opérationnels aux aspects financiers de leur gestion. En matière d'investissement, le dialogue a permis de faire un pas décisif vers l'établissement systématique de « dossiers de projet ».

En coordination avec la SNCB et la SNCB-Holding, Infrabel a débuté les phases d'étude du projet Mind<sup>3</sup> ! visant à implémenter progressivement un système intégré de gestion (ERP) au sein du Groupe.

Parmi les faits importants de l'exercice 2006, on peut citer la signature d'une convention relative au financement de l'infrastructure du projet

TGV de frontière à frontière ou la conclusion d'un accord de préfinancement atteint avec la SNCB-Holding, l'État fédéral et les Régions pour la réalisation d'autres projets d'investissement prioritaires. Des négociations ont également été menées en vue de conclure deux partenariats public-privé (PPP) portant sur deux projets d'envergure, à savoir le Diabolo et la liaison ferroviaire du Liefkenshoek à Anvers.

Enfin, l'année 2006 a été marquée par l'étude et l'élaboration des contrats de Service Level Agreement (SLA) à conclure avec les opérateurs ferroviaires.

## Cellule BRIO

Selon Jacques Verstreken, le chef de service de la cellule BRIO, cette année 2006 a permis « de lancer une nouvelle dynamique, de développer un PMO (Program Management Office) accompagné d'outils performants de reporting et de suivi des réalisations. Nous avons acquis les moyens nécessaires au changement et renforcé nos compétences afin de nous assurer de la réalisation de notre plan stratégique ».



*« Nous avons développé des outils de gestion financière adaptés, maniables et performants »*

Marc Smeets  
Finances & Administration





Dans ce cadre, la cellule a mis en place un suivi mensuel des priorités de l'entreprise. Elle développe également des indicateurs de performance afin de fournir au management des tableaux de bord mensuels pour le pilotage de l'entreprise.

### Communication & Public Affairs

L'année 2006 a permis au service Communication & Public Affairs de mettre sur pied une cellule Presse disponible 24/24h et 7/7j pour répondre aux questions des journalistes. Quant aux questions et plaintes des riverains, elles bénéficient désormais de toute l'attention d'une cellule spécifique, qui a déjà organisé de nombreuses séances d'information destinées notamment à présenter les travaux RER dans les communes concernées. Une nouvelle cellule Corporate Identity s'est en outre chargée de développer une nouvelle identité visuelle pour l'entreprise et d'implémenter une nouvelle charte graphique. Enfin, un nouveau site intranet a été mis en ligne en décembre, tandis qu'un site internet a été conçu et développé afin d'être lancé en 2007.

Le service a également veillé à mettre en valeur les grands projets d'Infrabel lors d'inaugurations, qui ont également été l'occasion de remercier tous les collaborateurs impliqués dans ces réalisations. Ce fut notamment le cas le 1<sup>er</sup> décembre 2006, lors de l'inauguration simultanée des viaducs de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord, de la courbe de Louvain et de la mise à 4 voies de la ligne Bruxelles-Louvain.

### Ressources humaines

En 2006, 422 nouveaux collaborateurs ont rejoint Infrabel. Pour le General Manager du service RH, Éric Noë, « nous avons placé le développement de nos collaborateurs au centre de nos préoccupations. Plusieurs projets ambitieux ont été mis sur pied afin de détecter, développer et préserver les compétences ainsi que les connaissances au sein de notre organisation ».

L'implémentation du processus Feedback a été poursuivie afin de soutenir les dirigeants dans la gestion de leurs collaborateurs: via un dialogue centré sur les résultats attendus et sur les objectifs de développement personnel qui en découlent.


Un dictionnaire de compétences comportementales a été élaboré et diffusé afin de poursuivre l'introduction de la gestion des compétences au sein de l'entreprise. Depuis mi-2006, un profil de compétences comportementales est intégré aux nouveaux profils de fonction nécessaires aux recrutements.

Pour renforcer certaines compétences, plusieurs trajets de développement ont aussi été proposés au management de notre entreprise, et ce, en collaboration avec le centre de formation de la SNCB-Holding. Enfin, trois compétences génériques ont été définies pour guider tout collaborateur: être orienté client, agir dans l'intérêt de l'entreprise et gérer le changement.



« La promotion de nos valeurs occupe une place centrale dans le développement de nos projets. »

Éric Noë  
Ressources humaines



Lignes de vie  
Laurence Page



« Infrabel est portée par une nouvelle dynamique »

Laurence Page a débuté sa vie professionnelle en 1989 au sein du service juridique de l'ancienne SNCB. Après avoir été détachée pendant six ans au SPF Mobilité et Transport, elle est revenue aux sources et travaille aujourd'hui au service juridique d'Infrabel, où elle suit les évolutions de la législation européenne. Sa mission : mettre le droit au service de la technique et accompagner les progrès instaurés par l'Europe.

Laurence étudie les effets de la libéralisation des chemins de fer et son impact sur les activités d'Infrabel. Elle conseille ses collègues de la Direction Accès au Réseau quant aux réponses à donner aux nouveaux opérateurs sur les conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge.

« Mon métier ne se limite pas à l'étude de la législation pure et dure. Il s'agit de pouvoir expliquer la loi en termes clairs et précis et la faire comprendre aux collègues qui ne sont pas familiers avec le monde juridique mais qui doivent l'appliquer au quotidien. »

Ainsi, Laurence entre régulièrement en contact avec les techniciens d'autres services, les femmes et les hommes du terrain.

« Le fait de pouvoir partager ensemble nos connaissances est une source de richesses. Ces collègues m'aident à mieux percevoir le contexte dans lequel nous évoluons. Leur point de vue m'est fondamental ; il me pousse à apprendre toujours plus. »

Les contacts avec les représentants d'autres gestionnaires d'infrastructure européens sont un autre aspect de son travail. Échanger des expériences communes permet de découvrir de nouveaux horizons.

« Infrabel se trouve au carrefour de l'Europe, à la fois parce que le réseau ferroviaire relie des zones industrielles principales et des grands ports et parce qu'il rapproche les sièges des institutions européennes que sont Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. C'est pourquoi il ne faut surtout pas s'enfermer dans sa tour d'ivoire et se limiter exclusivement à une vision belge ! ».

Enfin, Laurence souligne le nouvel esprit d'équipe qui règne chez Infrabel.

« Infrabel est une entreprise dynamique où chacun y met du sien. Tout le monde a conscience que chaque agent joue un rôle important et qu'il faut respecter l'apport des autres. Nous partageons tous la même passion. C'est cela qui nous anime et donne un souffle nouveau à l'entreprise. »

# TUC RAIL

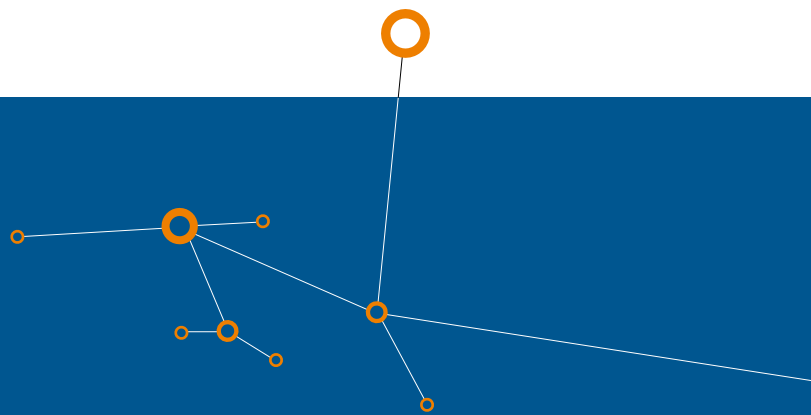








# L'année de la conversion



À divers égards, l'année écoulée a été une année charnière pour TUC RAIL, la filiale d'Infrabel. Ainsi, le développement et l'extension du réseau à grande vitesse belge, réalisé à la demande d'Infrabel (et à l'origine de la création de TUC RAIL), touchent à leur fin.

Les travaux de génie civil des derniers maillons du réseau belge à grande vitesse sont complètement terminés; l'accent a donc été mis sur l'équipement électromécanique des lignes lors de l'année écoulée. Dans la prolongation des lignes grande vitesse, les viaducs de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord, le dernier tronçon mis à quatre voies sur la ligne Bruxelles-Louvain ainsi que la courbe de Louvain ont été livrés à Infrabel en décembre.

Les préparatifs du RER, du Diabolo et de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek se sont heurtés à divers problèmes de procédure dans la délivrance des permis de construire. L'étude d'incidences sur l'environnement (MER) de la liaison du Liefkenshoek a été déclarée conforme fin août 2006, mais la procédure GRUP (plan d'exécution de l'aménagement de l'espace régional) doit encore débuter. D'importants nouveaux chantiers RER ont néanmoins pu démarrer à Ottignies et Hoeilaert, et d'autres se sont poursuivis entre Schuman et Etterbeek. En outre, le cahier des charges de la modernisation de la gare Bruxelles-Schuman a été achevé.

## En dehors des frontières belges

Les travaux de génie civil de la ligne grande vitesse reliant la France et l'Espagne (Perpignan-Figueras) sont pratiquement terminés, et les travaux d'infrastructure ferroviaire pourront débuter au printemps 2007. D'autre part, en Roumanie, la modernisation de la ligne ferroviaire reliant Campina et Predeal a été mise en adjudication.

## Nouvelle stratégie et nouvel organigramme

« Nous voulons fournir du travail d'un niveau de qualité et d'efficacité tel qu'Infrabel et nos autres clients n'aient plus aucune raison de s'adresser à un autre bureau d'étude, explique Dirk Demuyne, Administrateur délégué de TUC RAIL. Aussi, avec la fin prochaine du projet TGV, nous avons pris une nouvelle orientation en 2006, qui aboutira à un nouveau plan stratégique et à un nouvel organigramme. C'est la clé d'une dynamique durable et d'un avenir assuré. Nous continuons de croire fermement à notre avenir. Pour preuve, le fait que nos effectifs soient passés de 597 à 636 en 2006, ce qui n'est pas évident dans la "guerre des talents" ! »

## La fin de projets majeurs en 2007

Les attentes sont grandes pour 2007, notamment en ce qui concerne le dénouement des procédures qui ont trait aux permis de bâtir pour le RER, le Diabolo et la liaison ferroviaire du Liefkenshoek, mais aussi l'installation des derniers pylônes GSM-R et le projet de concentration des cabines de signalisation. Mais pour TUC RAIL, le couronnement du travail sera l'inauguration de la « cathédrale souterraine » entièrement achevée sous la gare d'Anvers-Central, ainsi que la livraison des lignes à grande vitesse vers les frontières néerlandaise et allemande.



« TUC RAIL connaît une nouvelle dynamique ! »

Dirk Demuyne  
Administrateur délégué



Lignes de vie  
Philippe Denayer



## Un chef d'orchestre pour le RER

Philippe Denayer, ingénieur en construction, a commencé sa carrière professionnelle au sein de TUC RAIL en 1992. Aujourd'hui, il est chef de projet RER. À ce titre, il se charge de la coordination de ce projet majeur.

Partenaire privilégié d'Infrabel en matière de grands projets ferroviaires, TUC RAIL participe tant au projet RER qu'à la réalisation de nouvelles lignes à grande vitesse et à l'exécution de travaux de modernisation ou d'extension de lignes nationales.

« Pendant ma carrière, j'ai eu la chance de travailler sur de nombreux projets, comme la construction des lignes à grande vitesse près des frontières française et allemande ou l'aménagement de l'entrée de la gare de Bruxelles-Midi. Cela m'a permis de découvrir des endroits de Belgique que je ne connaissais pas auparavant » raconte-t-il.

La réalisation d'un projet, que ce soit la construction d'un pont ou de toute une ligne ferroviaire, implique au préalable toute une phase de réflexion.

« Lorsque nous nous engageons dans de grands projets, nous devons imaginer les solutions les plus adaptées au site ou à la configuration ferroviaire existante, en tenant compte des éléments environnementaux. Ces dernières années par exemple, nous avons travaillé dans des zones fortement urbanisées, où les relations avec les riverains sont importantes. Outre les mesures acoustiques

classiques telle les murs anti-bruits, une attention particulière est portée aux mesures anti-vibratoires et aux impacts du chantier sur le voisinage comme les accès au chantier, les interruptions éventuelles de la circulation sur les ponts... »

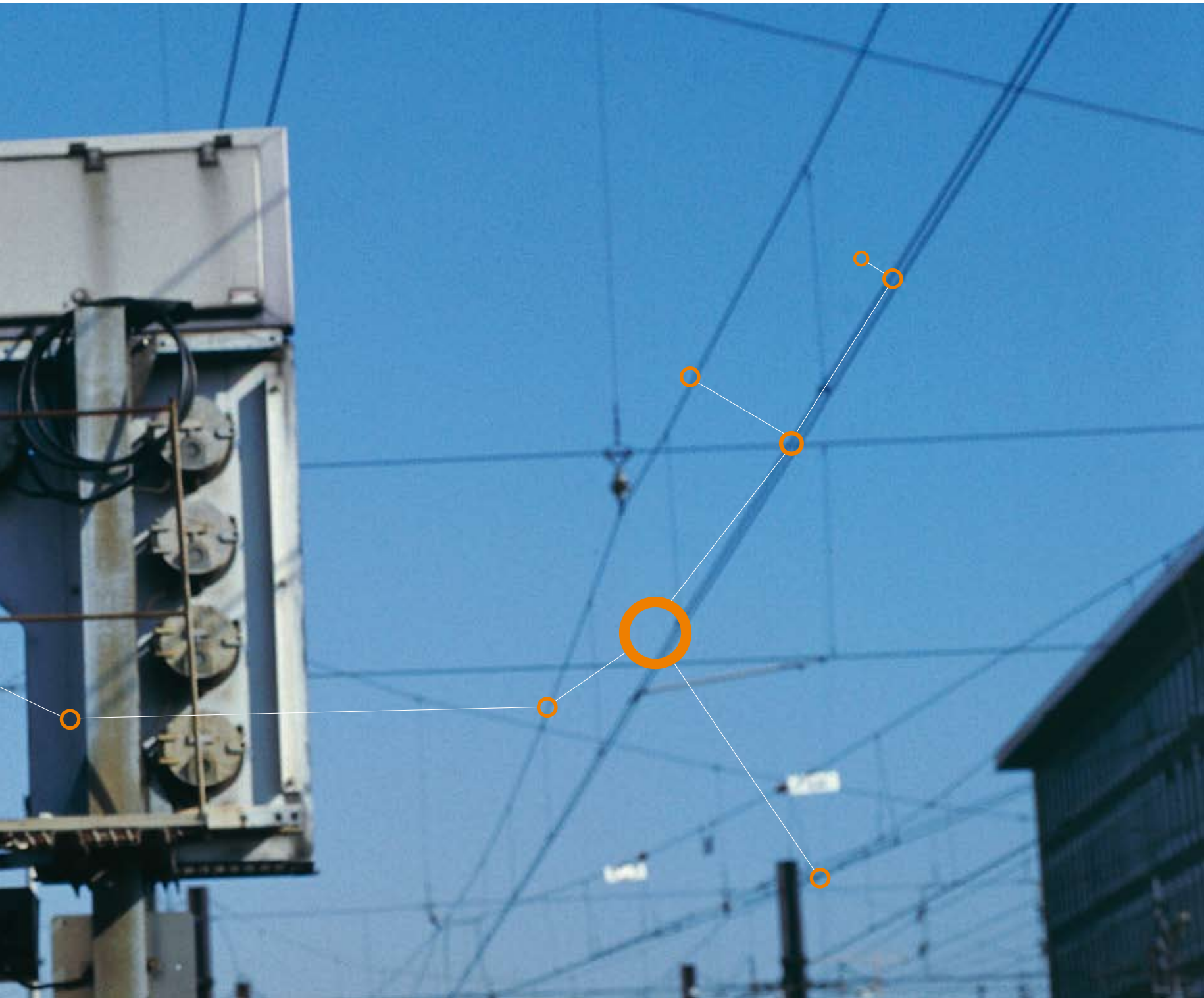
Depuis peu, Philippe Denayer est chef de projet RER et supervise toutes les phases du projet, de la phase d'étude et des démarches administratives jusqu'à la réalisation concrète des travaux.

« En tant que chef de projet du RER, je suis la personne de contact avec notre client, Infrabel en l'occurrence, mais également avec les autorités publiques, les riverains, les concessionnaires... Au sein de TUC RAIL, mes collaborateurs et moi-même demandons aux différents services de réaliser les études et de surveiller les travaux pour le projet. Nous les informons de toutes les conditions et contraintes à prendre en considération. Les contacts entre les collègues se déroulent très bien. TUC RAIL a la chance d'être une jeune société, travaillant sur des grands projets motivants qui sont réalisés dans des délais relativement courts ! »

# Corporate Governance









## 1. Conseil d'Administration

### A. Composition

Le Conseil est composé de 10 membres, en ce compris l'administrateur délégué. Un tiers de ses membres au minimum doivent être de l'autre sexe (article 207 § 1 de la loi du 21 mars 1991). Le nombre d'administrateurs est déterminé par le roi, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres et a été fixé à 6 (art. 1 AR 28 octobre 2004). La parité linguistique est respectée.

Le Conseil est composé comme suit :

- ██████████ président du Conseil
- ██████████, administrateur délégué
- ██████████ administratrice
- ██████████, administrateur
- ██████████, administratrice
- ██████████ administrateur

#### CHANGEMENTS AU COURS DE L'ANNÉE 2005

Suite à la démission honorable de ██████████ l'arrêté royal du 22 novembre 2006 a nommé, ██████████ comme administratrice d'Infrabel.

#### FONCTION PRINCIPALE EXERCÉE EN 2006 EN DEHORS D'INFRABEL PAR LES ADMINISTRATEURS NON EXÉCUTIFS

- ██████████ Commissaire des Ports - Ministère de la Communauté flamande ;
- ██████████, Mandataire particulier pour la réforme de la sécurité civile au Cabinet du Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur ██████████ et, jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2005, Chef de cabinet de la Vice-Ministre-Président du Gouvernement flamand et Ministre flamand de l'Économie, de l'Entrepreneuriat, de la Politique Scientifique, de l'Innovation et du Commerce Extérieur ██████████
- ██████████, Secrétaire politique du groupe CDH du Parlement Wallon ;
- ██████████, Gérante de MDL bvba ;
- ██████████, Collaborateur au Cabinet du Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances ██████████.

### B. Nomination des administrateurs

Conformément à l'article 207 de la loi du 21 mars 1991, le Roi nomme, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, un nombre d'administrateurs proportionnel aux droits de vote attachés aux actions détenues par l'État. Les autres administrateurs sont ensuite nommés par les autres actionnaires.

Étant donné que l'État belge est actionnaire à 80 % + 1 voix des droits de vote d'Infrabel, 5 membres du Conseil sur 6 sont nommés par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres. Un membre du Conseil a été nommé par l'Assemblée générale sur proposition de la SNCB-Holding qui détient le reste des droits de vote. Les administrateurs sont choisis en fonction de la complémentarité de leurs compétences telle 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.

Les mandats des membres du Conseil d'Administration dans sa composition actuelle viennent à échéance le 29 octobre 2010.

### C. Fonctionnement

#### FRÉQUENCE DES RÉUNIONS

« Le Conseil se réunit au moins six fois par an. » (article 24 des statuts). Le Conseil d'Administration se réunit en principe le dernier jeudi de chaque mois. Des réunions extraordinaires sont organisées pour discuter de dossiers ponctuels.

En 2006, le Conseil d'Administration s'est réuni à 15 reprises.

#### COMPÉTENCES

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. »

#### PRISE DES DÉCISIONS AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Quorum :** « Le Conseil d'Administration ne peut valablement délibérer que si la majorité de ses membres assistent à la réunion. À défaut, une nouvelle réunion peut être convoquée. Le Conseil délibérera et statuera valablement sur les points portés à l'ordre du jour de la réunion précédente à condition qu'au moins un tiers des membres soient présents ou représentés.

Les administrateurs peuvent participer aux réunions du Conseil par le biais d'une conférence téléphonique ou par le biais de moyens de communication similaires permettant à toutes les personnes partici-

pant à la réunion de s'entendre simultanément les unes les autres. Toute personne participant à une réunion conformément au présent § 2 sera considérée comme présente à ladite réunion.

Tout administrateur peut donner à un autre administrateur, par écrit ou tout autre moyen de communication ayant un support matériel, procuration pour le représenter à une réunion déterminée du Conseil et y voter en son lieu et place. Un administrateur ne peut représenter qu'un seul autre membre du Conseil. Toute représentation par procuration constituera une présence pour la détermination du quorum. » (article 26 des statuts) »

**Majorité:** « Les décisions du Conseil d'administration sont prises à la majorité simple des voix exprimées. Par dérogation à ce qui précède, les décisions suivantes du Conseil sont prises à la majorité des deux tiers des voix exprimées :

1° l'approbation du contrat de gestion entre l'État et la société et de toute modification de ce contrat ;

2° la prise de participations qui excèdent l'une des limites visées à l'article 13, § 2, premier alinéa, de la loi du 21 mars 1991 précitée ;

En cas de partage des voix, la voix du président ou de l'administrateur qui le remplace est prépondérante. » (article 27 des statuts)

« 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'État et la société ou de toute modification de ce contrat. » (article 28 des statuts)

Durant l'année 2006, le Conseil n'a pas utilisé cette méthode.

#### CHARTRE DE L'ADMINISTRATEUR

Dans le but d'aider les administrateurs à remplir leur mission, dans le respect des règles d'indépendance, de compétence, d'éthique et d'intégrité, le Conseil a lors de sa réunion du 25 novembre 2004 adopté, comme faisant partie de son règlement d'ordre intérieur, la « Charte de l'administrateur ».

Cette Charte 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 toutes circonstances 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, conformément aux articles 210 et 211 de la loi du 21 mars 1991, constitué en son sein, un Comité d'Audit et un Comité de nominations et de rémunération.

## 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.

### A. Composition

Le Comité est composé de quatre administrateurs à l'exclusion de l'administrateur délégué, désignés par le Conseil d'Administration. Il y a parité linguistique.

Le Comité est composé comme suit :

- ██████████, Président du Comité d'Audit,
- ██████████,
- ██████████,
- ██████████.

Le Conseil du 30 novembre 2006 a désigné ██████████ comme membre du Comité en remplacement de ██████████.

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.

## B. Fonctionnement

### FRÉQUENCE DES RÉUNIONS

Le Comité se réunit à intervalles réguliers, en principe une fois par trimestre. Le président du Comité peut convoquer des réunions spéciales afin que le Comité puisse mener à bien sa mission.

Le Comité s'est réuni à 6 reprises durant l'année 2006.

### 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 par l'examen des informations financières, notamment les comptes annuels, le rapport de gestion 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 :

- En collaboration avec la Direction et le Collège des Commissaires, veiller à la fiabilité et l'intégrité des comptes annuels d'Infrabel et des comptes consolidés d'Infrabel et des comptes semestriels préalablement à leur soumission au Conseil.
- 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; charger l'Audit Interne I-AI d'intervenir auprès du Comité de Direction en cas de lacunes et/ou de retards significatifs constatés dans la mise en œuvre de 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 d'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 jugés nécessaires par le Conseil d'Administration.

## 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.

### A. Composition

Ce Comité est composé de quatre administrateurs dont le président du Conseil qui le préside et l'administrateur délégué. Il y a parité linguistique.



Le Comité se compose comme suit :

- ██████████ Président du Comité de Nominations et de Rémunération,
- ██████████,
- ██████████,
- ██████████

Le Conseil d'administration du 30 novembre 2006 a désigné ██████████ comme membre du Comité de Nominations et de Rémunération en remplacement de ██████████.

## B. Fonctionnement

### FRÉQUENCE DES RÉUNIONS

Le Comité se réunit aussi souvent que l'exige l'intérêt de la Société. Il s'est réuni à 3 reprises en 2006.

### 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. Taux de présence aux réunions et rémunération sur base individuelle des administrateurs

L'assemblée générale du 17 mai 2006 a décidé, sur proposition du Comité de nomination et de rémunération, de modifier la rémunération des administrateurs, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 2006, comme suit :

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

- ██████████ par Conseil
- ██████████ par Comité auquel il participe.

En outre, il perçoit une indemnité annuelle pour frais de fonctionnement de ██████████.

La rémunération des autres administrateurs (à l'exception de l'administrateur délégué) se compose d'une partie annuelle fixe qui s'élève à ██████████ et d'une partie variable constituée par les jetons de présence. Ces jetons sont de :

- ██████████ par Conseil,
- ██████████ par réunion des autres Comités.

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

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

Nom	Taux de présence aux réunions du Conseil et des Comités d'Infrabel			Rémunération des Administrateurs
	Conseil (total 13)	Comité d'Audit (total 6)	C. Nom et Rém. (total 1)	Conseil et autres Comités (€)
██████████	15/15	5/6	3/3	██████████
██████████	6/13	3/5	0/2	██████████
██████████	14/15		2/3	██████████
██████████	2/2	0/1	1/1	██████████
██████████	14/15	6/6		██████████
██████████	15/15	6/6		██████████

\* ██████████ était en congé de maternité

\*\* Pour le compte de MDL bvba, Kerkstraat 161, 2060 Antwerpen

## 5. Comité de Direction

### A. Composition

L'article 208 de la loi du 21 mars 1991 dispose que « Le Comité de Direction est présidé par l'Administrateur délégué. Le Conseil d'administration fixe le nombre des autres membres du Comité de direction ».

La parité linguistique est respectée en application de l'article 16 de la loi du 21 mars 1991.

Conformément à la loi et aux statuts, l'administrateur délégué appartient à un rôle linguistique différent de celui du président du Conseil d'Administration (article 207 § 4 de la loi 21 mars 1991).

Le Comité de Direction est composé comme suit :

- ██████████, Administrateur délégué,
- ██████████, Directeur général Réseau,
- ██████████, Directeur général Infrastructure & Achats,
- ██████████, Directeur général Accès au Réseau.

### RÈGLES RÉGISSANT LEUR NOMINATION ET LEUR RÉVOCATION

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).

## B. Fonctionnement

### FRÉQUENCE DES RÉUNIONS

Les réunions du Comité de Direction se tiennent en principe chaque semaine, d'ordinaire le mardi.

Durant l'année 2006, le Comité de Direction s'est réuni à 46 reprises.

### 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 de Ministres, les actes dont le mode d'approbation déroge à cet article.

Le Conseil du 8 novembre 2004 a désigné [REDACTED] comme Directeur général détenteur de la double signature.

## C. Rémunération des membres du Comité de Direction

### RÉMUNÉRATION DE L'ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ

Le montant global brut, y compris les avantages en nature, attribué à l'Administrateur délégué, pour l'année 2006 s'élève à [REDACTED].

Les primes de l'année calendrier 2005 sont comprises dans la rémunération variable. Le décompte des primes pour les prestations 2006 sera fait en 2007.

### RÉMUNÉRATION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX

Le Conseil du 27 janvier 2005 a fixé la rémunération des membres du Comité de Direction.

Le système de rémunération comprend :

#### 1. une partie fixe, à savoir :

- le salaire de base ;
- l'allocation de gestion octroyée mensuellement ;
- l'indemnité de fonction : montant forfaitaire mensuel.

#### 2. une partie variable, à savoir :

- l'allocation de fonction : 0 à 100 % du salaire annuel de base. Le pourcentage d'octroi est déterminé par le Comité de Nominations et de Rémunération, sur proposition de l'administrateur délégué, compte tenu du degré de difficulté et de la complexité sociale de la fonction exercée. Le pourcentage sera revu chaque année ;
- la prime de productivité : variable selon un coefficient d'appréciation de 0 à 3. La prime de productivité est fixée annuellement après publication des résultats de l'Entreprise.

La partie variable représentera en moyenne environ 30 % de la rémunération.

Le pécule de vacances, la prime annuelle et les autres allocations et indemnités éventuelles sont déterminés selon les dispositions réglementaires applicables. Les contractuels bénéficient d'une assurance-groupe.

Le montant global brut attribué aux membres du Comité de Direction, y compris celui de l'Administrateur délégué, s'élève, pour l'année 2006, à [REDACTED].

## 6. Contrôle

### Commissaire du Gouvernement

L'article 213 de la loi du 21 mars 1991 dit : « Infrabel est soumise au contrôle du ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions et du ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux Commissaires du Gouvernement, nommés et révoqués par le Roi sur la proposition du ministre concerné.

Les Commissaires du Gouvernement sont, pour Infrabel [REDACTED].

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).

Les Commissaires du Gouvernement 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, 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.

■■■■■ a été nommée Commissaire du Gouvernement auprès d'Infrabel à partir du 4 février 2005 par arrêté royal du 3 février 2005.

■■■■■ a été nommée Commissaire du Gouvernement auprès d'Infrabel à partir du 9 décembre 2004 par arrêté royal du 18 novembre 2004.

### Collège des commissaires

L'article 25 § 1 de la loi du 21 mars 1991 dit « 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.

Les membres du Collège sont :

- ■■■■■ président du Collège, réviseur d'entreprises,
- ■■■■■ réviseur d'entreprises,
- ■■■■■, membre de la Cour des Comptes,
- ■■■■■ président de la Cour des Comptes.

Ils sont nommés pour un terme de maximum six ans renouvelable. La

durée du mandat doit, le cas échéant être précisée dans les statuts. Les statuts ont fixé la durée du mandat des membres du Collège des Commissaires à 3 ans.

Les mandats viennent à échéance :

- pour ■■■■■ lors de l'Assemblée Générale qui se tiendra en 2008,
- pour ■■■■■ lors de l'Assemblée Générale qui se tiendra en 2008.

## 7. Mandats dans les filiales et sociétés à participation

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

Infrabel a seulement deux filiales directes : la SA TUC RAIL et la SA CENTRE DE CREOSOTAGE DE BRUXELLES (CCB). En outre, il y a encore des participations indirectes dans la SA Woodprotect Belgium – filiale de la SA CCB – et dans EESV IV-Infra/TUC – filiale de la SA TUC RAIL. Dans toutes ces sociétés, les mandats sont exercés par des membres des organes de gestion ou par des agents d'Infrabel.

### 2. Membres des organes de gestion ou du personnel Infrabel ayant exercé des mandats

- ■■■■■ Président TUC RAIL
- ■■■■■ Administrateur TUC RAIL
- ■■■■■, Président CCB et Woodprotect, Administrateur TUC RAIL,
- ■■■■■ Administrateur TUC RAIL
- ■■■■■ Administrateur délégué TUC RAIL, Administrateur IV-Infra/TUC
- ■■■■■ Administrateur CCB et Woodprotect
- ■■■■■ Administrateur CCB et Woodprotect
- ■■■■■ Administrateur IV-Infra/TUC
- ■■■■■, Administrateur IV-Infra/TUC
- ■■■■■, Administrateur IV-Infra/TUC

### 3. Rémunérations

Tous les mandats d'administrateur sont non rémunérés.

Le montant global brut, pour l'année 2006, attribué à l'Administrateur délégué de TUC RAIL s'élève à ■■■■■. L'administrateur délégué de CCB et de WOODPROTECT ne perçoit pas de rémunération en tant qu'administrateur délégué.

