



BENOIT GILSON

CEO INFRABEL

« LES POUVOIRS LOCAUX SONT, AU QUOTIDIEN, DES PARTENAIRES CONCRETS »

Le lecteur trouvera, ci-après, afin de clôturer ce dossier, une interview de Benoît Gilson, CEO d'Infrabel.



Monsieur Gilson, pouvez-vous nous brosser un rapide portrait de vous ?

Je suis Benoît Gilson, 49 ans, originaire de Liège, marié et père de famille. J'ai entamé mon parcours professionnel en tant que journaliste avant de rejoindre la grande famille ferroviaire lors de la création d'Infrabel en 2005. J'ai eu, en quelque sorte, la chance de grandir avec l'entreprise : d'abord Responsable de la communication et porte-parole, puis Chef du Service de Communication avant de devenir *General Manager Corporate, Public Affairs & Strategy*. Je suis aujourd'hui l'administrateur délégué de cette belle et grande entreprise qui fonctionne grâce au travail et à l'investissement quotidien de mes quelque 9 400 collègues. Outre le ferroviaire, je citerais comme autre passion le sport que je pratique et regarde avec plaisir.

Pouvez-vous nous rappeler les grandes missions d'Infrabel et son rôle structurant en Belgique et dans la politique ferroviaire et de mobilité ? Quelles sont celles qui concernent le plus les villes et communes ?

Historiquement, les deux principales missions confiées à Infrabel sont d'assurer la bonne gestion et la sécurité de l'infrastructure ferroviaire, et de fournir à nos clients (la SNCB et les autres entreprises ferroviaires, les clients raccordés, ...) un service de qualité via la mise à disposition des sillons et leur répartition selon la capacité de notre infrastructure. À côté de ces missions « de base », le rôle d'une entreprise publique telle qu'Infrabel évolue bien évidemment et consiste désormais aussi à apporter une réponse aux nouveaux enjeux sociétaux. En tant que colonne vertébrale de la mobilité en Belgique, nous devons et voulons, par exemple, jouer un rôle majeur en matière de transfert modal et participer activement à une *révolu-*

tion du transport pour répondre au défi climatique... mais aussi soutenir positivement l'économie belge et le monde de l'entreprise.

Quelles sont, à votre estime, les relations de vos institutions avec les pouvoirs locaux ? Que mettez-vous en place pour assurer une plus grande proximité avec les communes ?

Parler des différentes relations avec les autorités m'oblige à replonger dans la réalité institutionnelle de la Belgique. Nous avons bien évidemment un lien fort avec le Fédéral qui est notre unique actionnaire. Comme vous le savez, Infrabel et l'État belge ont conclu un Contrat de performance sur 10 ans (2023-2032), ce qui nous permet de bénéficier enfin d'un cadre et d'un financement clair et stabilisé. Ce qui était évidemment nécessaire, car l'infrastructure ferroviaire connaît des cycles très longs et la réalisation de projets peut prendre de nombreuses années.

Nous avons aussi de bonnes relations avec les Régions, concernées par de nombreux projets ferroviaires et en charge de la mobilité (à l'exception du ferroviaire). Mais, sur le terrain, les pouvoirs locaux sont nos principaux partenaires, car ils sont les premiers concernés par la réalisation concrète de nos projets. Tous les jours, nos équipes sont en contact avec les autorités locales (ou les riverains) pour répondre aux questions portant sur notre réseau ou pour échanger sur des projets en cours ou annoncés (suppression ou simple entretien de passage à niveau, modernisation d'une installation ou d'un ouvrage d'art, ...). Nous avons également une équipe « *Local Affairs* », véritable point de contact pour les pouvoirs locaux. Plus globalement, nous essayons d'être disponibles au maximum pour les pouvoirs locaux,

comme pour l'ensemble de nos stakeholders d'ailleurs. Maintenant, tout est évidemment perfectible et nous réfléchissons à d'autres initiatives pour améliorer non seulement notre disponibilité, mais aussi une meilleure implication des communes.

La suppression des passages à niveau est localement une question difficile. Comment voyez-vous les choses ? Comment souhaitez-vous travailler sur ces questions ? Quelle est à votre estime la place des communes dans ce type de processus ?

C'est effectivement une question toujours délicate... même si, dans la majorité des cas, cela se passe bien grâce au dialogue. Pour Infrabel, poursuivre la suppression et le remplacement de nos passages à niveau est un point crucial, tant en matière de sécurité (ferroviaire, mais surtout routière !) que de robustesse et de modernisation de notre réseau pour la mobilité de demain. Du côté des communes, évidemment, l'impact potentiel de tels projets sur la mobilité locale provoque de la méfiance ou des attentes parfois compliquées à rencontrer (notamment en matière budgétaire), ce qui peut rendre les échanges difficiles. En ce qui me concerne, je crois fermement aux vertus du dialogue et à la transparence. Nous avons finalisé un projet de « charte de collaboration », que nous avons discutée avec l'UVCW et qui accompagnera désormais chaque projet de suppression de passage à niveau. L'objectif de ce projet de charte est d'exposer plus clairement les engagements de chacun pour accompagner et faire aboutir positivement tout projet de suppression d'un passage à niveau, et cela tant du côté d'Infrabel que du côté des communes. Je suis en effet persuadé que la transparence, l'écoute et la confiance sont des paramètres cruciaux pour faire aboutir un projet.

La sécurité fait partie des priorités d'Infrabel. Outre les suppressions de passage à niveau, quelles sont vos ambitions à cet égard ?

La sécurité est et restera toujours effectivement LA priorité pour Infrabel. Je partage la vie de cette entreprise depuis sa création, et il y a des événements, des accidents, des images qui resteront à jamais gravés dans ma mémoire. Notre ambition est simple : améliorer en permanence la sécurité de notre réseau pour nos clients, mais aussi pour nos collègues, car on oublie trop souvent que nous devons à la fois réaliser nos travaux ET perturber le moins possible le trafic ferroviaire... Nous travaillons donc en permanence pour diminuer tous les risques, que ce soit dans et aux abords des voies, aux passages à niveau ou encore lors des franchissements de signaux. Infrabel poursuit donc la modernisation de ses infrastructures, de sa signalisation, de son matériel roulant, de ses procédures et le déploiement de la technologie ETCS (système de contrôle automatique de la vitesse des trains) sur notre réseau.

Pour en revenir aux passages à niveau, il s'agit réellement du point noir de notre réseau en termes de sécurité avec 11 victimes sur la seule année 2022 ! Outre les suppressions, un plan d'action spécifique est mis en place pour les passages à niveau avec différentes mesures permettant de mieux les sécuriser, de sensibiliser les usagers... Nous communiquons régulièrement pour rappeler l'importance d'adopter les bons comportements aux passages à niveau. Car que l'on soit piéton, cycliste ou automobiliste, l'immense majorité des accidents aux passages à niveau est le fruit d'un comportement inadapté et, in fine, soit d'une inattention ou d'une infraction au Code de la route. Nous développons également des programmes ou des actions spécifiques au sein des écoles (jeux, quizz, ...), car si les jeunes sont généralement sensibilisés à la sécurité routière, les règles de sécurité aux abords du domaine ferroviaire sont moins connues ou enseignées. Enfin, au-delà de ces actions de prévention, il existe également un volet « répression » assuré par la police ou Securail. Nous poursuivons aussi le développement de nouvelles actions ou de nouveaux projets (comme la « Safety Box » à destination des piétons et des cyclistes) pour améliorer continuellement la sécurité, aux passages à niveau comme sur l'ensemble de notre réseau.

Infrabel, en charge de l'infrastructure ferroviaire, n'a pas de compétence au niveau des gares et des PANG (points d'arrêt non gardés). Pouvez-vous nous expliquer cette situation et où s'arrêtent les compétences d'Infrabel à cet égard ?

Il s'agit simplement d'une décision politique faisant suite à des obligations européennes. Comme je vous l'indiquais, Infrabel est née en 2005 suite à la disparition de la SNCB historique (appelée également « SNCB unitaire »). Trois sociétés composaient alors le « Groupe SNCB », à savoir Infrabel, la SNCB et la SNCB Holding. La SNCB-Holding était compétente pour les 37 plus grandes gares du pays ; la SNCB assurait la gestion des autres gares et Infrabel celle des points d'arrêt. Puis, comme vous le savez, ce modèle à trois entités est devenu un modèle à deux, avec Infrabel et la SNCB qui assure désormais seule la gestion de toutes les gares, grandes ou petites. Les compétences d'Infrabel, en synthèse, se concentrent sur le réseau ferroviaire et tout ce qui le compose. La SNCB est pour sa part responsable des voyageurs, qu'il s'agisse des trains, de leur information, des parkings ou des bâtiments pour les accueillir avant ou après leur trajet.

Infrabel travaille également, dans ses chantiers locaux, à la question de la biodiversité. Pouvez-vous nous en dire plus ? À cet égard, plusieurs grands défis restent à relever au niveau des plantes invasives et de l'utilisation des pesticides. Où en êtes-vous ?

En tant qu'entreprise publique, Infrabel est particulièrement consciente des défis auxquels le monde entier fait



face : le changement climatique, la transition énergétique et la protection de la biodiversité. Nous agissons de manière responsable pour répondre à ces défis et notre Contrat de performance reprend par ailleurs des engagements ambitieux face à ces enjeux sociétaux.

Comme tous les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, nous testons régulièrement différentes méthodes dans l'espoir de ne plus utiliser de pesticides. Malheureusement, il n'existe actuellement aucune solution « miracle » - ou plutôt solution *naturelle* - qui nous permettrait d'atteindre le « zéro pesticide » tout en garantissant la sécurité du trafic et de notre personnel amené à se déplacer le long des voies. Donc, nous continuons à suivre les progrès scientifiques et nous testons régulièrement différentes alternatives potentielles (notamment les bioherbicides, etc.). Nous avons également un plan d'action de réduction des pesticides et des engagements très concrets, auprès des autorités fédérales, mais aussi régionales. Nous avons atteint, même dépassé, les objectifs fixés dans les trois Régions du pays... mais, en l'état des connaissances scientifiques, impossible - hélas - de nous en passer totalement.

Pour terminer, pouvez-vous nous dire comment vous voyez vos relations avec les communes et quelles sont vos ambitions en la matière ?

Comme dans toutes relations, il est important de faire de son mieux et essayer continuellement de s'améliorer. Infrabel accorde beaucoup d'importance aux pouvoirs locaux qui sont, au quotidien, les partenaires concrets de nos équipes dans nombre de projets. Si, de temps en temps, les médias se font l'écho d'une relation « compliquée » entre Infrabel et une commune, j'aime à rappeler que nos relations avec les pouvoirs locaux se déroulent bien dans l'immense majorité des cas grâce à la disponibilité et la bonne volonté des autorités communales et de nos équipes. Je songe à un exemple assez récent, dans le



cadre du chantier RER à proximité de la gare d'Ottignies. Le passage de nombreux camions, nécessaires à l'approvisionnement du chantier, a occasionné de réelles nuisances pour quelques dizaines de riverains. Grâce à une collaboration constructive entre la commune, Infrabel et nos collègues de TUC Rail qui exécutent les travaux, un comité de concertation a été mis sur pied. Désormais, des rencontres régulières permettent de chercher et trouver, ensemble, des solutions concrètes pour réduire l'impact de ces travaux sur le voisinage. Le dialogue avec les autorités locales est donc essentiel et peut certainement être encore amélioré ; nous allons y travailler. Sur certains dossiers, Infrabel et les communes peuvent avoir des priorités ou des points de vue différents, c'est compréhensible. Mais l'important est de faire preuve de respect et de transparence pour solutionner ces difficultés et parvenir, ensemble, à concrétiser des projets positifs pour la société dans son ensemble. Nous partageons une ambition « commune » et je suis convaincu qu'il est toujours possible de trouver des solutions qui nous font tous grandir et nous permettent de faire évoluer notre société vers un futur plus durable.



DÉCOUVREZ TOUS
NOS REPORTAGES
SUR NOTRE WEB TV
À L'ADRESSE :
www.youtube.com/uvcwTV

DÉJÀ PLUS DE 300 REPORTAGES

www.youtube.com/uvcwTV

