

SERVICE DE RÉGULATION
DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET
DE L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT
DE BRUXELLES-NATIONAL



RAPPORT D'ACTIVITÉ
2 0 0 6 – 2 0 0 8



TABLE DES MATIÈRES

	PRÉFACE	5
1.	NOTRE IDENTITÉ	7
1.1	MISSIONS	7
1.2	VISION	7
1.3	VALEURS	7
1.4	DOMAINES D'ACTIVITÉ	8
2.	LE TRANSPORT FERROVIAIRE	11
2.1	CADRE JURIDIQUE	11
2.2	SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR	11
2.3	RÉGULATION ÉCONOMIQUE	13
2.4	MÉDIATION	15
2.5	PRÉSENCE INSTITUTIONNELLE	15
3.	L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL	17
3.1	CADRE JURIDIQUE	17
3.2	SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR	17
3.3	DÉCISIONS ET AVIS	18
3.4	DOSSIERS TRAITÉS	20
3.5	PRÉSENCE INSTITUTIONNELLE	21
4.	FONCTIONNEMENT	23
4.1	LE PERSONNEL	23
4.2	LES MOYENS FINANCIERS	24
4.3	LE STATUT	24
5.	INFORMATIONS PRATIQUES	25
5.1	GLOSSAIRE	25
5.2	ADRESSES UTILES	26



PRÉFACE

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la régulation des marchés est devenue, en 2008, une matière plus que d'actualité, en raison de la crise financière. Nous avons pris conscience que le marché libre ne s'autorégule pas complètement et qu'une certaine forme de supervision par une instance neutre s'impose.

Cette supervision est d'autant plus nécessaire sur des marchés où la concurrence n'est pas absolue vu l'existence de monopoles ou de quasi-monopoles, comme c'est le cas dans le secteur du transport ferroviaire et des aéroports. Le législateur, tant européen que belge, a donc choisi de créer un organe de contrôle et de régulation pour ces secteurs.

Le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National est opérationnel depuis le 1er mars 2006 et fête donc son troisième anniversaire cette année. Si la première année fut consacrée à la mise en place et au recrutement du personnel nécessaire, le service a atteint sa vitesse de croisière depuis le second semestre 2007. Le temps est donc venu de faire une évaluation des premières années de fonctionnement. Par ailleurs, il est prévu de publier dorénavant annuellement un rapport d'activité, voire de rendre cette publication légalement obligatoire.

Puisqu'il s'agit ici de notre premier rapport d'activité, il nous a semblé pertinent de rappeler notre mission et notre vision, ainsi que le cadre légal et les compétences du Service de Régulation.

Etant donné le nombre restreint de plaintes formelles introduites en matière de transport ferroviaire, le Service s'est consacré principalement au monitoring du marché en général et à la formulation d'avis pouvant améliorer le fonctionnement dudit marché.

En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, le Service a été fortement sollicité par le fait que les services offerts par l'aéroport ont rapidement évolué, afin d'offrir des services « sur mesure » aux diverses compagnies aériennes et aux passagers. La qualité et les tarifs différenciés qui en résultent ont non seulement augmenté le volume de travail du Service, mais exigé une adaptation du cadre légal.

Tant les activités du secteur du transport ferroviaire que celles de l'aéroport démontrent clairement que la régulation de ces secteurs subit quelques maladies de jeunesse, auxquelles il faut remédier par des corrections et une adaptation du cadre légal au niveau européen et belge.

L'organe régulateur continuera toutefois à s'investir en vue d'un fonctionnement optimal des deux secteurs dans les limites du cadre actuel et ce, dans l'intérêt de tous les utilisateurs concernés.

J'espère que ce rapport d'activité répondra à vos attentes.

Luc DE RYCK,
Directeur





1

NOTRE IDENTITÉ

1.1 MISSIONS

1.1.1 Surveiller le marché

Le Service de Régulation utilise la régulation économique comme instrument de supervision du marché du transport ferroviaire en Belgique et l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

La régulation économique consiste, dans un marché qui connaît des imperfections telles que des reliquats de situations monopolistiques ou des limitations naturelles de la concurrence, à vérifier que la tarification des services est raisonnable et/ou que le marché se développe dans un contexte concurrentiel harmonieux.

1.1.2 Veiller aux intérêts des utilisateurs et à l'intérêt général

Le Service de Régulation veille également aux intérêts des parties qui doivent pouvoir avoir accès à l'infrastructure du secteur du transport ferroviaire et de l'aéroport de Bruxelles-National, en appliquant le principe de la non-discrimination.

1.1.3 Conseiller

Le Service de Régulation a enfin pour mission de conseiller les autorités, notamment lors du développement de toute réglementation future concernant la régulation économique dans le secteur du transport.

1.2 VISION

Le Service de Régulation est un acteur important qui joue son rôle en toute indépendance et autonomie et dans la plus grande transparence.

Le Service de Régulation doit aussi être une « personne de confiance » à laquelle tous les intéressés des secteurs des transports concernés peuvent s'adresser.

Il est donc essentiel que les membres du Service de Régulation fassent preuve d'une expertise professionnelle suffisante et d'une intégrité parfaite afin de pouvoir juger des intérêts en cause, dans tous les cas qui leur sont soumis. Par ailleurs, ils doivent être indépendants des secteurs régulés, sur le plan fonctionnel et au niveau de l'organisation.

1.3 VALEURS

1.3.1 L'indépendance

Le Service est placé sous l'autorité administrative directe et immédiate du Ministre qui a la mobilité dans ses attributions. Ce statut garantit une certaine forme d'indépendance fonctionnelle, tant vis-à-vis des différents acteurs économiques que de l'administration.

Il exerce directement les missions qui lui sont confiées par le législateur, sans lien hiérarchique avec le Ministre.

1.3.2 La transparence

Les règles et les tarifs doivent être connus de tous les acteurs économiques existants et potentiels. Leur complexité ne peut pas être un frein au développement harmonieux du marché.

1.3.3 L'accessibilité et l'égalité des chances

Tout acteur économique faisant la preuve de sa compétence technique et de sa capacité financière, sur la base des règlements en vigueur, doit disposer d'un accès équitable à l'infrastructure, lui permettant de concourir sur son marché avec des chances égales de succès.

1.3.4 L'expertise

Le Service dispose d'un personnel dont l'expertise calibrée permet l'évaluation des situations en fonction de la réglementation et des réalités économiques.

1.4 DOMAINES D'ACTIVITÉ

Le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National gère deux domaines distincts faisant partie intégrante du secteur du transport.

1.4.1 Le transport ferroviaire

Le Régulateur ferroviaire est investi de missions de conseil, de missions de contrôle, de missions de règlement administratif des litiges et de missions de recours administratif.

1.4.1.1 Missions de conseil

Le Régulateur

- rend des avis motivés;
- soumet des propositions;
- effectue des recherches et des études relatives au marché ferroviaire ; soit à la demande du Ministre, soit de sa propre initiative;
- délivre au Ministre les informations permettant d'établir les règles relatives à la licence ferroviaire, à la tarification de l'utilisation de l'infrastructure, à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire ;
- coopère avec les Régulateurs des autres Etats membres de l'Union européenne.

En exécution de ces missions, le Régulateur rend des avis.

1.4.1.2 Missions de contrôle

Le Régulateur contrôle :

- la conformité du Document de Référence du Réseau (DRR) à la réglementation ferroviaire ;
- la conformité des redevances d'utilisation de l'infrastructure à la réglementation ferroviaire et au DRR ;
- le caractère non discriminatoire des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;
- la conformité des répartitions de capacités ferroviaires à la réglementation en vigueur et au DRR ;
- la concurrence sur le marché des services ferroviaires, notamment le transport de fret ferroviaire et cela indépendamment de l'application de la loi du 5 août 1991 sur la protection de la concurrence économique.

En exécution de ces missions, le Régulateur prend des décisions motivées.

1.4.1.3 Missions de règlement administratif des litiges

Le Régulateur tranche les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure.

- dans les 10 jours ouvrables ;
- à la requête du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (GI, en l'occurrence INFRABEL), d'une entreprise ferroviaire (EF) ou d'un regroupement international d'entreprises ferroviaires (RI).
- sans porter préjudice à l'exercice des autres voies de recours possibles.

En exécution de ces missions, le Régulateur prend des décisions individuelles motivées selon les règles de procédure énoncées par l'AR du 21 mars 2007 relatif au règlement administratif des litiges en matière de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire.

1.4.1.4 Missions de recours administratif

Le Régulateur statue par voie de décision motivée sur toute plainte écrite d'une EF, d'un RI ou du GI en cas de discrimination, de traitement inéquitable ou de tout préjudice résultant d'une infraction :

- au DRR ;
- aux règles de répartition des capacités d'infrastructure ;
- aux règles de tarification et au niveau et à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;
- aux règles en matière de droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire ;

Il peut prendre toute mesure nécessaire, notamment des mesures conservatoires, et imposer des amendes administratives.

1.4.2 L'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National

Les missions de l'autorité de régulation de l'aéroport de Bruxelles-National sont établies par l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires. Ces missions sont confirmées et complétées par l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC.

Il est à noter que l'exploitant a changé de dénomination en octobre 2006, devenant *The Brussels Airport Company*.

Ces missions sont les suivantes :

1.4.2.1 La licence d'exploitation

En ce qui concerne l'attribution de la licence d'exploitation, le Service de Régulation formule une proposition d'acceptation ou de refus, sur la base du dossier introduit par le candidat exploitant. Cette proposition est adressée au Ministre qui a la mobilité dans ses attributions. La décision elle-même est prise en conseil des ministres et publiée au Moniteur.

Dans le cadre du suivi de la licence, l'exploitant de l'aéroport fournit au Service de Régulation :

- une liste des indicateurs de qualité portant sur les services destinés aux utilisateurs (compagnies aériennes), aux fournisseurs de services en escale et aux passagers ;
- un rapport portant sur l'efficacité de la gestion aéroportuaire basé sur les indicateurs de qualité mentionnés ci-dessus et sur des données provenant des aéroports de référence.

En outre, l'exploitant de l'aéroport doit informer le Service de Régulation

- de toute modification susceptible de modifier sa capacité technique ou financière ;
- de toute intention de transférer la licence, de modifier le contrôle de la société, d'effectuer une fusion, une scission ou toute autre opération relative à son statut légal.

Le ministre qui a la mobilité dans ses attributions peut être amené à modifier les termes de la licence d'exploitation, notamment en raison :

- de conditions techniques ou économiques
- d'obligations résultant de traités ou d'actes internationaux
- de l'évolution du trafic aérien
- de négligences dans le chef du titulaire de la licence

Le Service de Régulation émet un avis préliminaire, après consultation du titulaire de la licence.

Le titulaire de la licence peut également demander la révision des conditions de celle-ci. Ceci comprend les cas de modification des installations aéroportuaires. En cas de révision, la même procédure que pour l'attribution est d'application.

Le Service de Régulation peut mettre le titulaire de la licence en demeure s'il constate que celui-ci ne respecte pas la réglementation en vigueur ou les obligations découlant de la licence, des traités internationaux ou des actes internationaux propres au domaine aéroportuaire. Il en va de même si la structure de gestion du titulaire de la licence ou son organisation administrative ou comptable présente des lacunes sérieuses.

1.4.2.2 La qualité des services

Des accords portant sur la qualité des services sont conclus entre le titulaire de la licence et les fournisseurs de services en escale, afin de déterminer le niveau qualitatif de certains services déterminés par la licence. Ces accords doivent être approuvés par le Service de Régulation.

Des chartes garantissant la qualité des services fournis aux utilisateurs et aux passagers sont établies par le titulaire de la licence. Le Service de Régulation peut refuser d'approuver ces chartes et demander leur modification si :

- elles ne respectent pas la réglementation en vigueur ou les conditions fixées par la licence ;
- elles ne respectent pas les obligations résultant des traités ou des actes internationaux relatifs à l'exploitation aéroportuaire ;
- elles ne permettent pas d'atteindre les normes de qualité déterminées par le Régulateur sur la base des pratiques observées dans les aéroports de référence ;
- elles prennent insuffisamment en compte les intérêts des utilisateurs ou ceux des passagers.

1.4.2.3 Les tarifs

Le système tarifaire portant sur les services régulés doit être établi après consultation des utilisateurs. Il doit refléter les coûts, laisser une marge de profit raisonnable afin de garantir le développement de l'aéroport et permettre un alignement des tarifs avec ceux en vigueur dans les aéroports de référence.

Le Service de Régulation peut participer aux consultations en tant qu'observateur. On conclura qu'il y a accord sur le système tarifaire et la formule de contrôle tarifaire (évolution annuelle des tarifs), si le Service de Régulation ne perçoit pas de désaccord entre le titulaire de la licence et les utilisateurs.

En cas de désaccord, le Service de Régulation peut :

- demander une nouvelle période de consultation, afin d'arriver à un accord ;
- demander des modifications à la formule de contrôle tarifaire et au système tarifaire ;
- imposer un système tarifaire et une formule de contrôle ;
- confirmer le résultat du processus de consultation.



2. LE TRANSPORT FERROVIAIRE

2.1 CADRE JURIDIQUE

L'aperçu ci-dessous ne comprend que les principaux textes légaux traitant de la régulation économique du transport ferroviaire.

2.1.1 Réglementation européenne

- Directive du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (91/440/CE), modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001.
- Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.
- Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

2.1.2 Législation belge

- Loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire
- Arrêté ministériel du 9 décembre 2004 portant adaptation des règles de calcul, de la valeur des coefficients et des prix unitaires intervenant dans le calcul de la redevance d'infrastructure ferroviaire
- Arrêtés royaux des 7 septembre 2003 et 22 mars 2006 portant attribution de la qualité d'officier de police judiciaire aux fonctionnaires et agents de l'Administration qui est compétente pour le transport ferroviaire
- Arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et fixant sa composition ainsi que le statut applicable à ses membres, modifié par l'Arrêté royal du 1er février 2006
- Arrêté royal du 24 mai 2006 fixant le montant et les modalités d'imputation et de versement de la contribution de la Société anonyme de droit public Infrabel pour la couverture des frais de l'Organe de contrôle
- Arrêté royal du 21 mars 2007 relatif au règlement administratif des litiges en matière de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire

2.2 SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

2.2.1 Les acteurs

La Belgique dispose d'une infrastructure ferroviaire unique confiée à la gestion d'un seul gestionnaire, la société anonyme de droit public Infrabel. Celle-ci assure cinq missions de service public fixées par l'article 199 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

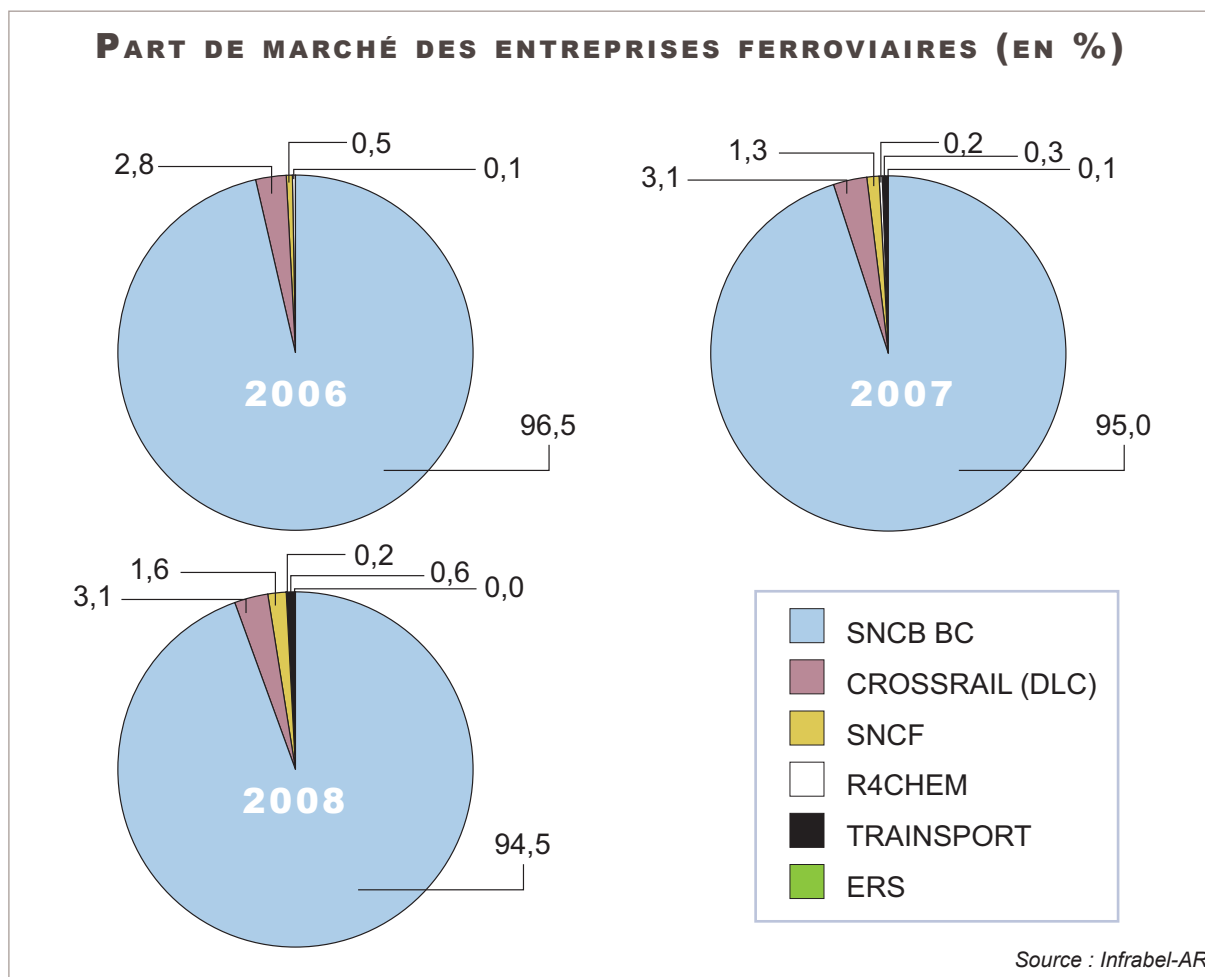
Au 31 décembre 2008, huit entreprises ferroviaires détenaient un certificat de sécurité belge : ACTS Nederland B.V. (NL), CFL Cargo (L), Crossrail Benelux B.V. (B), ERS Railway B.V. (NL), SNCB (B), SNCF (F), Rail4Chem Benelux B.V. (NL) et Transport (B). Quatre d'entre elles disposaient d'un certificat de sécurité les autorisant à circuler sur l'ensemble du réseau ferroviaire.

A l'échelle européenne, la période 2006-2008, fut marquée par une certaine tendance à la concentration des grands opérateurs ferroviaires. L'une des stratégies de concentration mises en œuvre par ces entreprises ferroviaires, fut la prise de contrôle de certains opérateurs ferroviaires situés dans d'autres Etats membres. Ce fut notamment le cas de la Deutsche Bahn AG qui s'engagea dans l'acquisition de plusieurs opérateurs européens comme le britannique EWS, ou encore l'espagnol Transfesa. Le marché belge fut également le cadre d'une fusion plus modeste entre l'EF belge DLC et l'EF suisse Crossrail.

Une seconde stratégie consista en la création de structures logistiques intégrées dans lesquelles le transport ferroviaire ne constitue que l'un des maillons de la chaîne des services proposés. Ces stratégies de concentration furent parfois menées de manière parallèle. Ainsi en Europe, ces dernières années virent l'émergence d'un géant du transport et de la logistique l'entreprise DB Schenker qui intègre au sein d'une même structure plusieurs modes de transports, mais aussi une large gamme de services logistiques. La SNCF ne fut pas en reste puisqu'elle procéda en 2008 à une offre publique d'achat sur le logisticien Geodis. Ces consolidations ne firent pas obstacle à la conclusion d'accords de coopération entre entreprises ferroviaires historiques.

Bien entendu, ce phénomène de concentration nous conduit inévitablement à nous interroger quant aux conséquences de l'émergence de ces géants dans un secteur censé devenir plus concurrentiel. Face à l'émergence de grands groupes logistiques capables d'assurer des prestations ferroviaires à l'échelle du continent, quelle sera la place laissée à une véritable concurrence entre entreprises ferroviaires sur un marché de référence ? Il va de soi qu'un contexte concurrentiel ne saurait se satisfaire d'un marché oligopolistique où seules quelques entreprises ferroviaires assureraient l'essentiel des services ferroviaires.

Durant ces trois années, le secteur ferroviaire a également connu une tendance à une certaine spécialisation des entreprises ferroviaires sur certains segments de marché, au travers de la création de filiales dépendant des entreprises ferroviaires historiques. Cette filialisation du fret est souvent associée à une meilleure réactivité des entreprises face aux évolutions des marchés et au renforcement d'une concurrence inter et intra modale.





Pour l'ensemble du transport de marchandises, la SNCB détient l'essentiel des parts de marché avec un taux avoisinant les 95%.

Le nombre d'entreprises disposant d'un droit d'accès n'est pas représentatif du dynamisme des marchés des services ferroviaires, eu égard à la faible activité de certaines EF.

L'ouverture du marché belge du transport de fret a permis de constater depuis 2002 l'émergence de quelques petits opérateurs ferroviaires offrant des services de transport géographiquement ciblés.

Enfin, la Directive 2007/58/CE modifiant les directives 91/440/CE relative au développement des chemins de fer communautaires et 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la

tarification de l'infrastructure ferroviaire organise au 1^{er} janvier 2010 un droit d'accès pour le transport international de voyageurs sur le territoire de l'Union européenne. Afin de limiter les atteintes aux contrats de services publics, le Service de Régulation devrait être amené à évaluer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents. La transposition de cette directive devrait intervenir dans le courant 2009. En outre, cette directive autorise les Etats membres à limiter le droit d'accès à des services qui porteraient atteinte à l'équilibre économique des contrats de service public.

2.3 RÉGULATION ÉCONOMIQUE

2.3.1. Les recours

En 2007, deux entreprises ferroviaires introduisirent trois plaintes concernant les difficultés rencontrées dans le cadre de la formation du personnel de conduite.

La première plainte eut pour objet l'impossibilité de procéder à une certification objective de ses conducteurs de train. La seconde porta sur l'absence, dans le chef de la SNCB, des demandes d'approbation auprès de l'Autorité de sécurité de dispenses de cours pour certaines entreprises ferroviaires. La troisième concerna l'impossibilité de rendre opérationnels de nouveaux conducteurs de locomotive ou de faire certifier les conducteurs après 3 ans de service. Dans les trois cas, le Service de Régulation dut constater son incompétence dans ces domaines.

2.3.2. Les avis

Dans le contexte des plaintes évoquées ci-dessus, le Service de Régulation rendit le 8 juin 2007 et le 19 décembre 2007 deux avis en matière de formation du personnel de conduite et du personnel de bord.

Le premier avis proposa au Ministre de rapporter l'arrêté royal du 21 janvier 2007 portant agrément de la SNCB en tant qu'organisme chargé de fournir les services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord et de permettre aux entreprises ferroviaires agréées de continuer à assurer la formation du personnel de bord jusqu'à l'adoption d'un nouveau cahier des charges du personnel.

Malgré ce premier avis, l'arrêté royal du 21 janvier 2007 fut maintenu en vigueur jusqu'à ce que le Conseil d'Etat en ordonne la suspension le 5 octobre 2007.

Un deuxième avis fut alors rendu par le Service de Régulation le 19 décembre 2007, proposant différentes mesures à adopter afin que la fourniture des services de formation au personnel de conduite soit accessible à tous sans discrimination aucune.

Un arrêté royal relatif à la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord, ne répondant qu'en partie aux mesures proposées par le Service de Régulation dans son 2^{ème} avis, entra en vigueur le 18 janvier 2008 afin d'ouvrir l'accès aux services de formation à l'ensemble des opérateurs ferroviaires présents sur le marché, moyennant un agrément préalable.

Suite à une mise en demeure de la Commission européenne pour mauvaise transposition de la directive 2004/49/CE (2^{ème} paquet ferroviaire), un arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 18 janvier 2008 devrait être adopté prochainement afin de raccourcir la durée de la formation et de supprimer l'obligation de posséder un simulateur, ce qui était déjà proposé par le Service de Régulation dans son avis du 19 décembre 2007.

L'année 2008 fut sans conteste l'année de la concrétisation d'un nouveau système de qualification professionnelle du personnel de conduite basé sur les principes fixés par la directive 2004/49/CE. En Belgique le choix du système s'est porté sur une reconnaissance d'organismes habilités à la fourniture de services de formation. Dans le courant 2008, trois organismes de formation furent reconnus, celui de la SNCB (AR du 12 mars 2008), celui de l'entreprise ferroviaire DLC (devenue Crossrail) (AR du 31 juillet 2008) et enfin celui d'Advies R&C s.p.r.l. (AR du 12 mars 2008). Ce dernier organisme n'étant reconnu que pour les formations relatives aux brevets A3 et A4 (conducteur de trains de travaux et conducteur d'atelier ou de raccordement de voies).

2.3.3. Consultation

Aux termes de l'article 21, §3 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de consulter le Service de Régulation lors de l'établissement du document de référence du réseau (DRR). Chaque année, le Service de Régulation fut consulté par le gestionnaire de l'infrastructure lors de la rédaction du DRR. Le Service de régulation communiqua ses remarques au gestionnaire de l'infrastructure :

- Période du 09/12/2007 au 13/12/2008: avis écrit daté du 10/11/2006
- Période du 14/12/2008 au 12/12/2009: avis écrit daté du 12/10/2007
- Période du 13/12/2009 au 11/12/2010: avis écrit daté du 03/10/2008

2.3.4. Avis spécifique

A la demande du Ministre (Secrétaire d'Etat) en charge de la régulation ferroviaire, le Service de Régulation a rendu un avis ponctuel le 8 décembre 2008 concernant le rôle de SNCB Holding en matière de sécurité ferroviaire.

2.3.5. Analyse de la concurrence

2.3.5.1 Enquête

En 2008, une enquête auprès des entreprises ferroviaires a été menée afin de déterminer l'existence d'éventuelles entraves à la concurrence sur les marchés de services ferroviaires. Les résultats de cette consultation intégreront le plan d'action du Service de Régulation.

Suite à cette enquête, un avis a été adressé au Secrétaire d'Etat à la Mobilité le 14 novembre 2008 en ce qui concerne le rôle de SNCB Holding en matière de sécurité ferroviaire.

2.3.5.2 Les accords transfrontaliers

Jusqu'il y a peu, l'organisation du transport international se basait exclusivement sur des accords de coopération conclus entre opérateurs historiques. Parmi ces conventions, certaines avaient pour but de faciliter l'accès aux réseaux ferroviaires voisins, le plus souvent au moyen d'une reconnaissance mutuelle du matériel roulant et du personnel de conduite. En 2008 la Commission européenne a décidé, en qualité de gardienne du Traité, d'examiner la conformité de ces accords transfrontaliers au regard du droit européen. Dans le cadre de ses compétences, le Service de Régulation a décidé d'examiner la conformité des accords transfrontaliers au regard des dispositions relatives à la concurrence.



2.3.5.3 Les conventions d'utilisation

Les conventions d'utilisation conclues entre le GI et les EF reprennent l'ensemble des droits et obligations de chaque partie concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. En 2008 le Service de Régulation a commencé l'analyse de ces conventions au regard des critères de non-discrimination, de transparence et de conformité aux dispositions légales et réglementaires en vigueur.



2.3.6. Le monitoring des marchés des services ferroviaires

Afin de se doter d'outils destinés à fournir des indicateurs de développement des marchés de services ferroviaires, le Service de Régulation a engagé en 2008 la mise sur pied d'un système de suivi des chiffres du secteur. Cette première étape sera poursuivie au cours des prochaines années et les outils seront adaptés aux besoins.

2.3.7. La méthode d'imputation des coûts du GI

Conformément à l'article 48 de la loi du 4 décembre 2006, le Service de Régulation est chargé de l'approbation de la méthode d'imputation des coûts du GI. Cette méthode d'imputation de coûts du GI est actuellement en cours d'élaboration et devrait répondre aux meilleures pratiques internationales (modèle ABC - Activity Based Costing). A terme, cet outil devrait permettre d'isoler les coûts intervenant dans les formules de calcul de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.



En Europe, bon nombre de gestionnaires d'infrastructure ont mis en place des outils ABC, ce qui a souvent nécessité de véritables révolutions dans la manière d'appréhender la gestion des activités de l'infrastructure ferroviaire.

Le projet de méthode fut approuvé par le courrier du 6 décembre 2007. Le Service de Régulation suit de près les travaux et les avancées de ce projet développé par Infrabel.

2.3.8. Les journées d'étude

Le Service de Régulation a organisé une journée d'étude sur la libéralisation du transport ferroviaire en 2007 et en 2008.

Le 26 avril 2007, 169 personnes ont participé à la journée d'étude sur « **La libéralisation du transport ferroviaire en Belgique** ». Cette journée a été l'occasion de donner un aperçu général du processus de libéralisation et du cadre légal, tant au niveau européen qu'au niveau national. Les conséquences pratiques de la libéralisation ont été illustrées par l'apport des différents acteurs du marché. L'accent était mis sur le transport de marchandises.

Le 24 avril 2008, 165 personnes ont participé à la journée d'étude sur « **La libéralisation du transport de voyageurs par rail en Belgique** ». Les participants se sont aussi penchés sur la libéralisation du transport international de voyageurs par rail à partir du 1^{er} janvier 2010 et ont examiné certains modèles étrangers qui appliquent déjà l'une ou l'autre forme de libéralisation du transport national de voyageurs. Un débat a permis de confronter les visions des représentants du monde académique et politique, des compagnies ferroviaires et des utilisateurs.

Le Service a également organisé une session d'information concernant la régulation ferroviaire en Belgique le 22 novembre 2007, à Bruxelles.

2.4 MÉDIATION

En 2007 et 2008 le Service de Régulation est intervenu en qualité de médiateur dans le règlement de plusieurs litiges opposant des acteurs du secteur ferroviaire. Il fut notamment question de difficultés dans l'exécution de certains types d'essais de matériel roulant sur le réseau ferroviaire belge.

2.5 PRÉSENCE INSTITUTIONNELLE

2.5.1 Forum des régulateurs européens

Le Service de Régulation coopère régulièrement avec les organes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels et échanger des informations pertinentes.

Le Service de Régulation participe régulièrement à des réunions d'information avec les autres organes de régulation, sous la présidence de la Commission européenne.

- 4 avril 2006 – Bruxelles
- 13 février 2007 – Bruxelles
- 29 juin 2007 – Bruxelles
- 12 et 13 novembre 2007 – Dortmund
- 11 juin 2008 – Bruxelles
- 1 et 2 décembre 2008 - Zurich

2.5.2 Conférences

Le Service de Régulation participe également à différentes conférences consacrées à des sujets en relation étroite avec le développement des marchés de services ferroviaires.

- Searail (Anvers et Zeebrugge), Infrabel, 24 mai 2006
- The Future of Rail Freight in Europe, Bruxelles, 26 et 27 novembre 2007
- Pathfinder (RNE), Vienne, 20 et 21 décembre 2007
- ERFA Rail Freight Conference, Bruxelles, 19 février 2008
- Réforme et libéralisation des transports, Castellon, 16 au 18 mars 2008
- Du monopole à la concurrence (Philippe & Partners), Bruxelles, le 16 mai 2008
- Innotrans, Berlin, 26 et 27 septembre 2008
- The Future of Rail Freight in Europe, Bruxelles, 25 et 26 novembre 2008
- Siding and last miles, Bruxelles, 28 novembre 2008

2.5.3 Workshops organisés par l'Union européenne

- Multi Annual Contracts, Bruxelles, 31 mai 2006
- REORIENT Closing Conference, Bruxelles, 31 mai 2007
- Railway Safety and Regulation (ERA), Lille, 5 février 2008
- RAILCALC Workshop, Bruxelles, 15 février 2008
- Performance Schemes, Bruxelles, 4 avril 2008





3 L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

3.1 CADRE JURIDIQUE

3.1.1 La législation belge

- Arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires
- Arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme B.I.A.C.

3.1.2 La réglementation européenne

- Néant (voir aussi 3.5.1)

3.1.3 Les traités internationaux

L'OACI, fondée en 1944, en application de la Convention de Chicago, publie un certain nombre de documents utiles dans le contexte de la régulation aéroportuaire.

- Policies on Charges for Airports and Air Navigation services (Doc 9082) – 8^{ème} édition, 2009
- Airport Economic Manual (Doc 9562) – 2^{ème} édition, 2006

3.2 SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

3.2.1 Les acteurs

3.2.1.1 Les aéroports

Le secteur des aéroports en Belgique et plus généralement dans un rayon de 200 km autour de Bruxelles a connu ces dernières années une double évolution.

D'une part, les grands aéroports européens concentrés autour de notre pays (Londres Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Francfort et Amsterdam Schiphol) ont notablement renforcé leur position, notamment grâce au phénomène de concentration du transport aérien, qui a mené à la constitution de sociétés très importantes sur le plan mondial, telles que British Airways ou Air France/KLM. Celles-ci ont en effet développé leur stratégie de hub, en particulier pour les vols hors d'Europe, créant un trafic de transit de plus en plus important. A côté du segment « passagers », ce phénomène s'est également développé autour de l'offre cargo.

D'autre part, des aéroports régionaux destinés initialement aux vols charters, et plus récemment aux transporteurs à bas prix ont connu un développement parfois spectaculaire. C'est le cas de Düsseldorf, d'Eindhoven, mais surtout de Charleroi. Ces aéroports se positionnent de manière agressive dans le segment des vols européens à bas prix.

3.2.1.2 Les transporteurs aériens

Le secteur connaît une mutation profonde depuis plusieurs années. Il sort graduellement du caractère luxueux et exclusif hérité des anciens monopoles d'Etat, tant sous la pression des touristes désireux de voyager plus loin à bon compte que des passagers professionnels qui ne désirent ou ne peuvent plus consacrer des sommes aussi importantes que par le passé à leurs déplacements aériens.

Dans leur recherche frénétique d'économies, les transporteurs aériens entrent fatalement en conflit avec leurs fournisseurs, parmi lesquels les aéroports tiennent une place particulière.

L'émergence de transporteurs à bas prix, leur succès foudroyant (Ryanair) ou leur disparition rapide sont des signes de l'instabilité du secteur. Les compagnies en place souffrent de leur côté d'un manque de rentabilité chronique. Ceci n'est pas propice à un développement planifié serein des aéroports.

3.2.1.3 Les fournisseurs de services en escale

Le marché des services en escale a été ouvert à la concurrence en 1996. Actuellement, ces services sont prestés à l'aéroport de Bruxelles par deux sociétés : Flightcare et Aviapartners, tant pour ce qui concerne les services aux passagers que la gestion du fret. Certaines compagnies aériennes gèrent par ailleurs elles-mêmes leurs propres services en escale.

Des discussions subsistent entre les parties intéressées, quant à savoir si une situation de duopole permet un véritable développement concurrentiel du marché. Une ouverture supplémentaire de ce marché, par exemple par l'agrément d'un troisième prestataire est actuellement à l'étude. Ce dossier n'est pas du ressort du Service de Régulation.

3.2.2 Vision prospective

L'avenir de l'aéroport de Bruxelles est intimement lié à sa capacité à accompagner l'évolution du marché du transport aérien et des habitudes des passagers. Ce processus est d'autant plus complexe qu'il lui faudra tenir compte des intérêts de plus en plus divergents voire contradictoires de transporteurs aériens à la recherche d'un nouveau positionnement leur permettant enfin d'atteindre une certaine rentabilité.

Dans ce contexte, le Service de Régulation estime qu'un système de régulation flexible, permettant son adaptabilité à l'évolution du marché et la sauvegarde des intérêts des différents intervenants, est absolument indispensable.

3.3 DÉCISIONS ET AVIS

La présente licence d'exploitation a pris effet le 29 décembre 2004.

Les tarifs portant sur la période 2006-2011 ont été tacitement approuvés fin 2005 par le Ministre de la Mobilité agissant comme régulateur dans l'attente de la désignation du service compétent.

Depuis le 1^{er} février 2006, le Service a vu ses compétences étendues à la régulation de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles. Il est opérationnel dans ce domaine depuis le 1^{er} mars 2006.

3.3.1 En matière de contrôle tarifaire

Décision L-2006-1 du 21/12/2006 concernant l'adaptation des charges de sûreté consécutive à un audit de la Commission européenne

Suite à un audit diligenté par la Commission européenne en matière de sûreté et exécuté du 25 au 29 juillet 2005, la Direction générale du Transport aérien (DGTA) a été amenée à ordonner un plan correctif.

Afin de mettre ces mesures en application, The Brussels Airport Company fut amené à procéder à un certain nombre d'investissements et à engager des frais de fonctionnement supplémentaires. Elle introduisit le 24 octobre 2006 un dossier visant à augmenter en conséquence les charges de sûreté.

Conformément aux procédures décrites dans les AR du 27 mai 2004 et du 21 juin 2004, le Service a décidé de ne pas prolonger la période de consultation entre TBAC et les utilisateurs, mais de procéder à deux modifications aux tarifs proposés :

- Réduction de 15% à 10% de la quotité forfaitaire dévolue aux frais de construction imprévus, conformément aux pratiques communément admises.
- Le retour sur investissement du service de sûreté doit être plafonné à 4,5%, en raison de son caractère non commercial.

Ces modifications entraînent globalement une baisse de 2.972.000,-€ du budget des travaux, à répercuter par une limitation de la hausse des charges de sûreté.

L'implémentation de cette décision a réduit de 0,02€ la hausse du facteur U incorporé à la charge d'atterrissage pour 2007 et de 0,01€ celle de la charge de sûreté par passager.



3.3.2 En matière de conditions d'utilisation

Arrêté du 31 mars 2006 fixant le contenu et les modalités de publication des conditions d'utilisation des installations aéroportuaires de l'aéroport de Bruxelles-National

L'exploitant de l'aéroport, en tant que titulaire de la licence d'exploitation, doit fixer et publier les conditions d'utilisation des installations aéroportuaires.

La réglementation prévoit que le Service de Régulation fixe les modalités de publication des conditions d'utilisation et précise l'information que ces conditions doivent contenir.

Par l'arrêté du Service de Régulation de Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National du 31 mars 2006 fixant le contenu et les modalités de publication des conditions d'utilisation des installations aéroportuaires à l'aéroport de Bruxelles-National, le Service de Régulation a rempli ses obligations (Moniteur belge du 3 mai 2006).

3.3.3 En matière de chartes de qualité

Approbation des chartes de qualité du 10 mai 2006

Conformément à la réglementation, l'exploitant de l'aéroport doit rédiger deux chartes de qualité.

Premièrement, il doit établir, dans les douze mois de l'octroi de la licence d'exploitation, après consultation des usagers ou des organisations représentatives des usagers, une charte dans laquelle il garantit la qualité des services liés à l'exploitation d'installations aéroportuaires offerts aux usagers.

Deuxièmement, il doit également établir, dans les douze mois de l'octroi de la licence d'exploitation, après consultation de la Direction générale Transport aérien et des organisations représentatives des usagers, une charte cohérente avec la charte des usagers, dans laquelle il garantit la qualité des services offerts aux passagers en ce qui concerne d'une part l'accueil, et d'autre part la disponibilité et l'entretien des installations aéroportuaires.

Ces chartes doivent être approuvées, dans les 3 mois, par le Service de Régulation et par le ministre compétent pour la Direction générale Transport aérien.

Après avoir reçu quelques remarques de l'autorité de régulation économique, l'exploitant de l'aéroport a demandé l'approbation définitive des deux chartes, en date du 4 mai 2006. Le Service de Régulation a approuvé lesdites chartes le 10 mai 2006.

3.3.4 En matière de conventions de niveau de service

Décision D-2008-01-LA du 6 août 2008 concernant les conventions portant sur le niveau de service conclues entre « The Brussels Airport Company » et les fournisseurs de services en escale à l'aéroport de Bruxelles

Conformément aux procédures décrites dans les AR du 27 mai 2004 et du 21 juin 2004, le Service a approuvé les nouvelles conventions portant sur le niveau de service conclues entre TBAC et les fournisseurs de services en escale à l'aéroport de Bruxelles

3.4 DOSSIERS TRAITÉS

3.4.1 En matière de licence d'exploitation

3.4.1.1 Evolution de la réglementation fédérale

En raison, notamment, de l'évolution de la réglementation européenne, mais aussi de l'évolution des conditions du marché aéroportuaire, la législation belge va être amenée à évoluer dans les années à venir. Le Service remplit dans ce contexte sa mission de conseil du Ministre.

Le niveau tarifaire de l'aéroport est en partie évalué sur la base d'un panier d'aéroports européens de référence. En raison des multiples changements structurels et économiques intervenus, la révision de ce concept semble souhaitable. Elle est prévue par la Note de Politique générale du Secrétaire d'Etat à la Mobilité (période 2007-2011).

Le Service a par ailleurs informé le Secrétaire d'Etat de son point de vue concernant la nécessité de modifier la réglementation actuelle dans les domaines suivants :

- Mise en conformité avec le projet de directive européenne concernant les charges aéroportuaires, en particulier en ce qui concerne la fréquence des consultations
- Recentrage des critères d'appréciation des tarifs sur les notions de rendement des fonds investis et de coût du capital (WACC)
- Fixation de critères qualitatifs spécifiques prenant en compte les niveaux actuels et les objectifs opérationnels recherchés
- Possibilité d'intervention pour le Régulateur au cas où les investissements annoncés dans le Plan de Développement n'étaient pas réalisés de manière satisfaisante, par exemple par une correction des tarifs
- Au niveau de la licence, clarification de la notion des « installations aéroportuaires »

3.4.1.2 Projet de terminal Low Cost

En date du 4 mars 2008, le Service a reçu de la part du gestionnaire de l'aéroport un dossier visant à établir une réduction tarifaire pour l'utilisation des futures installations Low Cost.

Par sa note du 18 juin 2008 adressé au gestionnaire de l'aéroport, le Service a fait connaître qu'il se jugeait dans l'impossibilité d'émettre un avis sur le dossier, du fait qu'il jugeait qu'il s'agissait en fait du lancement d'un nouveau service, plutôt que de l'établissement d'une réduction pour un service existant et que la réduction proposée ne respectait pas les stipulations de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce.

Aucun nouveau dossier n'a été introduit à la date de la fin de la période couverte par le présent rapport.

3.4.2 En matière de contrôle tarifaire

3.4.2.1 Comparaisons tarifaires

Afin d'évaluer les niveaux tarifaires de l'aéroport de Bruxelles-National par rapport aux aéroports de référence, le Service a développé son propre modèle basé sur un certain nombre de vols types représentatifs du trafic passagers et cargo.

3.4.2.2 Préparation des consultations en vue de la prochaine période de régulation 2011-2016

Le Service a commencé la préparation des formes à donner aux prochaines consultations tarifaires (période 2011 – 2016).

3.4.3 En matière de suivi de la qualité

3.4.3.1 Convention de niveau de service avec Belgocontrol

Conformément aux termes de la licence d'exploitation, le service veille, en collaboration avec la Direction générale du Transport aérien du SPF Mobilité et Transports, à la conclusion d'une convention de niveau de service entre le gestionnaire de l'aéroport et Belgocontrol.

Constatant une absence de conformité vis-à-vis des termes de la licence, le Service a mis le titulaire de la licence en demeure par son courrier du 3 mars 2008. Ce SLA a depuis lors fait l'objet d'un projet commun entre The Brussels Airport Company et Belgocontrol et a été formalisé par les deux parties en décembre 2008.

3.4.3.2 Gestion de la charte des utilisateurs et des indicateurs de qualité

L'exploitant de l'aéroport a initié un projet Alpha, en vue d'améliorer les indicateurs de qualité dans les chartes de qualité. La nouveauté réside dans le fait que l'on ne tient plus compte du niveau de qualité moyen des aéroports de référence pour fixer le niveau pour Brussels Airport. C'est la situation de l'aéroport lui-même qui sert de point de départ.

Le Service de Régulation soutient cette initiative qui offre une plus grande garantie de progression au niveau de la qualité. Au cours de l'année 2008, l'exploitant de l'aéroport a soumis au Service de Régulation des indicateurs de qualité nouveaux et améliorés, sur la base desquels, il demandera une adaptation des chartes de qualité en 2009.

3.5 PRÉSENCE INSTITUTIONNELLE

3.5.1 Projet de directive européenne sur les charges aéroportuaires

Le Service se réjouit de l'effort de standardisation des procédures de régulation entrepris par les instances européennes. Il a activement participé à l'élaboration de la position belge en la matière.

Le projet de directive confirme et précise les notions de transparence et de non discrimination. Il impose la notion de consultations entre le gestionnaire et les utilisateurs de l'aéroport avant toute fixation de tarifs pour les services régulés. Il fixe également la nécessité pour les Etats membres de désigner un régulateur.

3.5.2 Forum des régulateurs européens

Le Service participe chaque année aux réunions informelles de régulateurs européens. Ces réunions sont destinées à permettre un échange d'information et à coordonner les points de vue dans le contexte du développement de la régulation européenne.

- Juin 2007 – Londres
- Mai 2008 - Dublin

3.5.3 Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, organisée par l'OACI (Montréal – 15 au 20 septembre 2008)

Le Service a fait partie, en tant qu'observateur, de la délégation belge à cette conférence visant à actualiser les recommandations de l'OACI (Organisation de l'Aviation civile internationale) en matière de charges aéroportuaires (ICAO document 9082 on Charges for Airports and Air Navigation Services).

Les thèmes suivants y ont été abordés : la supervision économique, le rapportage des performances économiques, les consultations avec les utilisateurs, le lien entre charges et coûts, les systèmes d'imputation des coûts, la propriété et le contrôle.

Une attention toute particulière a été consentie au renforcement du caractère contraignant des mesures énoncées par le document 9082 modifié. Une recommandation en ce sens a été formulée à l'attention du Conseil de l'OACI.

Le Service a également participé au workshop qui a suivi, du 2 au 4 décembre 2008, à Vienne.

3.5.4 Autres

Le Service a également participé aux réunions et événements suivants :

- Réunion avec le régulateur français (DGAC), 30 mai 2007, Paris
- Réunion avec le régulateur néerlandais (NMa), 12 juin 2007, La Haye
- ICAO/ACI User Charges Course, 18-22 juin 2007, Zurich
- The Commission's airport package : financing the infrastructure capacity, 19 juin 2007, Bruxelles
- Réunion avec le régulateur britannique (CAA UK), 21 juin 2007, Londres
- Organisation d'une session d'information concernant la régulation aéroportuaire à Bruxelles, 6 décembre 2007, Bruxelles
- ACI Airport Exchange conference, décembre 2007, Madrid
- Passenger Terminal Expo 2008, 15-17 avril 2008, Amsterdam
- Van monopolie naar mededinging : welke regulering ?, Philippe Partners, 16 mai 2008, Bruxelles
- ACI Airport Exchange conference, octobre 2008, Berlin
- Air Transport Colloquium 2008, Universiteit Antwerpen, 5 décembre 2008, Anvers





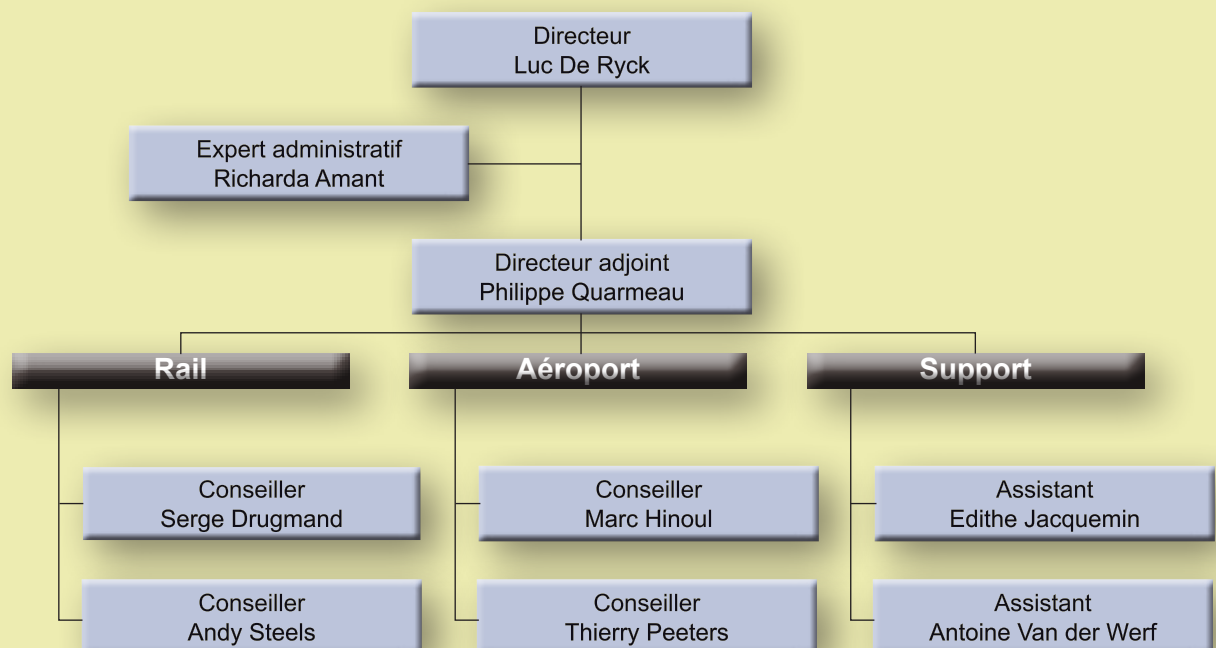
4

FONCTIONNEMENT

4.1 LE PERSONNEL

Le cadre du Service comprend 12 personnes, dont 9 sont en fonction au 31 décembre 2008 :

- 1 directeur
- 1 directeur adjoint
- 6 conseillers (dont 4 actuellement en fonction)
- 1 expert administratif
- 3 assistants administratifs (dont actuellement 2 en fonction)



Le Directeur et le Directeur adjoint sont tous deux des agents contractuels engagés à durée déterminée pour six ans renouvelables. Les conseillers sont des agents contractuels engagés à durée indéterminée. L'expert et les assistants administratifs sont des agents statutaires du SPF Mobilité et Transports, détachés par ce dernier.

4.2 LES MOYENS FINANCIERS

En 2008, le Service a été financé à raison de 815.000,-€ par Infrabel et de 182.000,-€ par The Brussels Airport Company.

Le montant payé par Infrabel est fixé par l'Arrêté Royal du 24 mai 2006 fixant le montant et les modalités d'imputation et de versement de la contribution de la Société anonyme de droit public Infrabel pour la couverture des frais de l'Organe de contrôle. Ce montant est réparti entre les entreprises ferroviaires au prorata des trains-kilomètres parcourus.

Le montant payé par The Brussels Airport Company est fixé par l'Arrêté Royal du 8 mars 2006 fixant le montant et les modalités d'imputation et de versement de la redevance due par le titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Ce montant est réparti entre les compagnies aériennes au prorata des mouvements effectués dans l'installation aéroportuaire.

4.3 LE STATUT

Dans le cadre de la transposition du 3ème paquet ferroviaire, le Secrétaire d'Etat à la Mobilité et le Service ont entamé un vaste chantier de modification du statut du Service et celui de ses agents.

Ainsi, afin de se conformer aux règles européennes, il convenait de renforcer l'indépendance du Régulateur afin d'éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel entre le Régulateur et les Autorités et services administratifs intervenant dans l'attribution de contrats de service public.

Parallèlement à cette réforme du statut du Régulateur, une amélioration du statut des agents le composant est également prévue afin de pérenniser le Régulateur et d'attirer plus facilement l'expertise nécessaire à l'accomplissement des missions futures.



5

INFORMATIONS PRATIQUES

5.1 GLOSSAIRE

- **Aéroport de Bruxelles-National**

Nom légal de l'Aéroport de Bruxelles – Brussels Airport

- **Aéroports de référence**

Groupe de sept aéroports servant de base de comparaison pour les tarifs et la qualité des services : Amsterdam Schiphol (AMS), Paris Charles-de-Gaulle (CDG), Copenhague (CPH), Francfort (FRA), Londres Heathrow (LHR), Vienne (VIE) et Zurich (ZRH)

- **DRR (Document de Référence du Réseau)**

Document établi par le gestionnaire de l'infrastructure reprenant l'ensemble des caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire, notamment les informations nécessaires pour accéder à celle-ci. Ce document précise également de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités.

- **EF**

Entreprise ferroviaire : toute entreprise à statut privé ou public, qui a obtenu une licence conformément à la législation applicable et dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant être obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ce terme recouvre également les entreprises qui assurent uniquement la traction.

- **Infrastructure ferroviaire**

L'ensemble des éléments visés à l'annexe I partie A du règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission, du 18 décembre 1970, relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de l'annexe I du règlement (CEE) n° 1108/70(1), à l'exception du dernier tiret qui, aux seules fins de la présente directive, se lit comme suit: «Bâtiments affectés au service des infrastructures».

- **GI**

Gestionnaire d'infrastructure (ferroviaire) : organisme ou entreprise chargé de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, de la gestion des systèmes de contrôle et de sécurité de l'infrastructure. En Belgique cette mission a été dévolue à la s.a. de droit public Infrabel.

- **OACI (Organisation de l'Aviation civile internationale)**

Organisme institué par la Convention de Chicago (1944), en charge de la supervision de l'aviation civile internationale, également connue sous le nom ICAO (International Civil Aviation Organisation).

- **Usagers (aéroport)**

Par usagers d'un aéroport, il faut comprendre les compagnies aériennes utilisatrices de l'aéroport dans le cadre de l'exécution de vols passagers ou cargo.

5.2 ADRESSES UTILES

- **Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National**
CCN – rue du Progrès 80 bte 5
1030 Bruxelles
Tél. 02/277.4525
Fax 02/277.4270
- **Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité Etienne Schouppe**
Rue Royale 180
1000 Bruxelles
Tél. 02/209.3311
Fax 02/209.3312
- **INFRABEL**
Rue Bara 110
1070 Bruxelles
Tél. 02/525.2211
Web www.infrabel.be
- **ACTS Nederland BV**
Parallelweg 21
NL-5223 AL 's-Hertogenbosch
Tél. 0031 73627 0000
Fax 0031 73627 0098
Web www.acts-nl.com
- **CFL Cargo**
11, boulevard J-F Kennedy
L-4170 Esch-sur-Alzette
Tél. 00352 2481.4707
Web www.cflcargo.lu
- **Crossrail Benelux**
Luchthavenlei 7
2100 Antwerpen
Tél. 03/844.9702
Fax 03/844.9703
- **ERS Railways B.V.**
Albert Plesmanweg 61 K-L
NL-3088 GB Rotterdam
Tél. 0031 10 4285200
Fax 0031 10 4285210
Web www.ersrail.com
- **Rail4chem Benelux B.V.**
Moezelweg 136A
NL-3198 LS Europoort, Rotterdam
Web www.rail4chem.nl
- **SNCB – Société nationale des Chemins de fer belges**
Avenue de la Porte de Hal 40
1060 Bruxelles
Tél. 02/525.2111
web www.sncb.be

- **SNCF – Société nationale des Chemins de fer français**

34 rue du Commandant Mouchotte

F-75699 Paris Cedex 14

Web www.fret.sncf.com

- **Trainsport AG**

Betriebszentrum E40

B-4730 Lichtenbusch/Raeren

Tél. 087/59.4444

Fax 087/59.4448

Web www.trainsport.com

- **The Brussels Airport Company**

Siège d'exploitation

Aéroport de Bruxelles National

1930 Zaventem

Siège social

Building Diamant

Boulevard A. Reyers 80

1030 Bruxelles

Tél 02/753.7753

Web www.brusselsairport.be

- **AOC Brussels** (Airline Operators Committee)

Brussels National Airport

BP 78

B-1930 Zaventem

Web www.aocbru.be

