

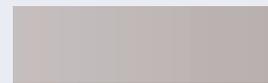
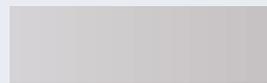
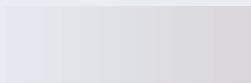


**SERVICE DE RÉGULATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET  
DE L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL**



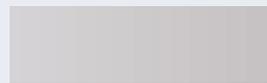
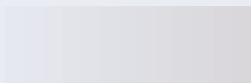
**RAPPORT D'ACTIVITÉ**

**2  
0  
1  
2**



# TABLE DES MATIÈRES

	<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>5</b>		<b>4. FONCTIONNEMENT</b>	<b>27</b>
<b>1.</b>	<b>IDENTITÉ</b>	<b>7</b>		<b>4.1 PERSONNEL</b>	<b>27</b>
<b>1.1</b>	<b>OBJECTIFS DU SERVICE DE RÉGULATION</b>	<b>7</b>		<b>4.2 MOYENS FINANCIERS</b>	<b>28</b>
<b>1.2</b>	<b>OPTIQUE</b>	<b>7</b>		<b>4.3 STATUT</b>	<b>28</b>
<b>1.3</b>	<b>VALEURS</b>	<b>7</b>		<b>5. INFORMATIONS PRATIQUES</b>	<b>29</b>
<b>1.4</b>	<b>DOMAINES D'ACTIVITÉ</b>	<b>8</b>		<b>5.1 GLOSSAIRE</b>	<b>29</b>
<b>2.</b>	<b>TRANSPORT FERROVIAIRE</b>	<b>13</b>		<b>5.2 ADRESSES UTILES</b>	<b>30</b>
<b>2.1</b>	<b>CADRE JURIDIQUE</b>	<b>13</b>		<b>ANNEXE 1</b>	<b>31</b>
<b>2.2</b>	<b>SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR</b>	<b>14</b>		<b>APERÇU DE LA LÉGISLATION EUROPÉENNE</b>	<b>31</b>
<b>2.3</b>	<b>RÉGULATION ÉCONOMIQUE</b>	<b>17</b>		<b>APERÇU DE LA LÉGISLATION BELGE</b>	<b>32</b>
<b>2.4</b>	<b>RÈGLEMENT ADMINISTRATIF DES LITIGES</b>	<b>18</b>			
<b>2.5</b>	<b>PRÉSENCE INSTITUTIONNELLE</b>	<b>18</b>			
<b>3.</b>	<b>L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL</b>	<b>21</b>			
<b>3.1</b>	<b>LE CADRE JURIDIQUE</b>	<b>21</b>			
<b>3.2</b>	<b>SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR</b>	<b>22</b>			
<b>3.3</b>	<b>DÉCISIONS ET AVIS</b>	<b>23</b>			
<b>3.4</b>	<b>DOSSIERS TRAITÉS</b>	<b>23</b>			
<b>3.5</b>	<b>PRÉSENCE INSTITUTIONNELLE</b>	<b>25</b>			



## AVANT-PROPOS

Depuis sa création en 2006, le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National – ci-après appelé le Service de Régulation – a déjà franchi une première étape dans son développement. Parallèlement à l'extension de ses missions de régulation aéroportuaire, certaines tâches existantes relatives à la régulation du transport ferroviaire ont également été élargies et développées.

Actuellement, l'Europe se trouve au seuil d'une nouvelle phase dans la régulation économique du secteur des transports. Dans le domaine aéroportuaire, l'évaluation du premier « paquet aéroport » vient de commencer, alors que les discussions relatives à l'introduction du deuxième paquet ont été engagées il y a quelque temps. Ces dernières ont pour objet l'ajout de nouvelles compétences en matière de régulation économique.

Le transport ferroviaire est également sur le point d'entrer dans une nouvelle phase. Avec le troisième paquet ferroviaire, des changements organisationnels au sein des autorités de surveillance sont essentiellement visés. Par ailleurs, les discussions relatives au quatrième paquet ferroviaire, qui ont pour but l'attribution de nouvelles missions à ces autorités de surveillance, ont été entamées.

Le Service de Régulation considère que l'une de ses principales tâches consiste à préparer l'organisation de manière optimale pour l'avenir et, en somme, à faciliter la mise en œuvre des nouvelles missions et structures.

La concertation entre les différents acteurs est à la base de tout développement futur. Il appartient au Service de Régulation de prendre activement part à cette concertation et de contribuer à son orientation. Dans ce sens, le dialogue avec l'ensemble des acteurs revêt en effet une importance cruciale. Nous espérons que ce rapport annuel ne se limitera pas à vous informer sur nos activités mais pourra également servir d'amorce à une poursuite de ce dialogue.

Marc HINOUL  
Directeur adjoint

Serge DRUGMAND  
Directeur





# 1 IDENTITÉ

## 1.1 OBJECTIFS DU SERVICE DE RÉGULATION

### 1.1.1 Surveiller le marché

Le Service de Régulation est l'organisme de contrôle économique des marchés du transport ferroviaire en Belgique et de l'aéroport de Bruxelles-National (Brussels Airport). Dans ce sens, le Service est amené à vérifier si le fonctionnement des marchés régulés est optimal. En outre, il vérifie si les redevances d'utilisation de l'infrastructure sont appliquées (transport ferroviaire) ou calculées (aéroport) correctement.

### 1.1.2 Veiller aux intérêts des usagers et à l'intérêt général

Le Service de Régulation veille également à maintenir un équilibre entre les intérêts des usagers que sont les compagnies aériennes et les entreprises ferroviaires et la gestion des infrastructures de transport.

### 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 OPTIQUE

Le Service de Régulation se veut un acteur de premier plan qui joue son rôle en toute indépendance et autonomie et dans la plus grande transparence.

Le Service de Régulation doit aussi être une organisme auquel tous les acteurs des secteurs de transport concernés peuvent s'adresser en toute confiance.

Il est donc essentiel que les membres du Service de Régulation fassent preuve d'une expertise professionnelle suffisante et d'une intégrité sans faille 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, tant sur le plan fonctionnel qu'au niveau de l'organisation.

## 1.3 VALEURS

### 1.3.1 Expertise

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

### 1.3.2 Accessibilité et égalité des chances

Chaque acteur économique qui répond aux exigences légales doit disposer d'un accès équitable à l'infrastructure, lui permettant de concourir sur son marché avec des chances égales de succès.

### 1.3.3 Indépendance

Les membres du Service ne peuvent avoir aucun lien, direct ou indirect, avec une entreprise ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure et la SNCB-Holding. Ils doivent également être indépendants du gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles-National et des compagnies aériennes. <sup>1</sup> La direction du Service n'est placée sous l'autorité directe du Ministre que dans le cadre de procédures disciplinaires.

### 1.3.4 Transparence

Le Service de Régulation aspire à garantir une transparence maximale pour tous les acteurs économiques existants et potentiels en ce qui concerne les règles et tarifs. Il suit de très près les développements économiques et législatifs, en s'efforçant d'éliminer les obstacles à la transparence grâce aux initiatives et conseils nécessaires.

<sup>1</sup> Arrêté royal du 4 décembre 2012 modifiant l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, et fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres.

## 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 et au sein desquels il existe un monopole naturel.

### 1.4.1 Le transport ferroviaire

Le Service de Régulation est investi de missions de conseil, de contrôle, de règlement administratif des litiges et de recours administratif. <sup>2</sup>

#### 1.4.1.1 Missions de conseil

Le Service de Régulation :

- 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 ;

<sup>2</sup> Article 63 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.



- coopère avec les régulateurs des autres États membres de l'Union européenne.

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

#### 1.4.1.2 Missions de contrôle

Le Service de Régulation 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 ce indépendamment de l'application de la loi du 5 août 1991 sur la protection de la concurrence économique ;
- si un service international de transport de voyageurs a pour objet principal le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents.

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

#### 1.4.1.3 Missions de règlement administratif des litiges

Le Service de Régulation 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 Service de Régulation statue par voie de décision motivée sur toute plainte écrite d'une entreprise ferroviaire, ou du gestionnaire de l'infrastructure en cas de discrimination, de traitement inéquitable ou de tout préjudice résultant d'une infraction :

- au document de référence du réseau ;
- 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 fixés par l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, modifié par l'arrêté royal du 12 mai 2011. 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, modifié par l'arrêté royal du 12 mai 2011.

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

Ces missions comprennent :

#### 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.

En matière tarifaire, la décision finale relève au Ministre de la Mobilité.







# 2 TRANSPORT FERROVIAIRE

## 2.1 CADRE JURIDIQUE

### 2.1.1 Réglementation européenne

#### 2.1.1.1 Règlementation actuelle

Les différents paquets ferroviaires ont introduit d'importants développements sur le marché ferroviaire, tant en ce qui concerne le fret que le transport de voyageurs. Le premier paquet ferroviaire a conduit à la création du Service de Régulation. Les principales directives et règlements européens sont joints en annexe 1.

#### 2.1.1.2 Évolution

##### 2.1.1.2.1 Règlement n° 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

En Europe, le transport international de marchandises doit, à partir de la fin 2014, pouvoir être opéré le long de six corridors privilégiés. Deux ans plus tard, trois nouveaux corridors seront ajoutés. Le règlement 913/2010 fixe l'itinéraire de ces corridors. Le Service de Régulation, qui fait fonction d'instance de recours, veillera au respect des règles de concurrence dans ces corridors et garantira un accès équitable. En raison du caractère international des corridors, le Service de Régulation se concerta régulièrement avec les autres régulateurs concernés.

##### 2.1.1.2.2 Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte du premier paquet ferroviaire)

Avec la refonte du premier paquet ferroviaire, l'Europe entend clarifier la législation existante, éliminer les interprétations divergentes et favoriser des conditions de concurrence équitables sur le marché.

La modification attribue de nouvelles tâches aux régulateurs, notamment en ce qui concerne la coopération. Elle prévoit une plus large ouverture du marché des installations de service pour les opérateurs ferroviaires. Les régulateurs veilleront à garantir un accès équitable à tous les candidats. Ils doivent également assurer la transparence des flux financiers entre les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs ferroviaires en vue de prévenir notamment les subventions croisées. En outre, la modification renforce l'autonomie des régulateurs.

##### 2.1.1.2.3 La proposition de 4e paquet ferroviaire

Le 30 janvier 2013, la Commission européenne a publié un projet de 4e paquet ferroviaire. Cette proposition doit encore être discutée et approuvée par le Parlement européen et le Conseil. La Commission propose de libéraliser le marché du transport intérieur de voyageurs à partir de décembre 2019. Par ailleurs, elle souhaite rendre l'accès des entreprises ferroviaires au marché à la fois moins coûteux, grâce à une réduction des frais administratifs, et plus aisé, grâce à l'instauration de procédures normalisées dans l'attribution des licences et certificats de sécurité. La proposition de 4e paquet ferroviaire comporte également des volets relatifs aux contrats de service public et à l'indépendance et l'efficacité des gestionnaires d'infrastructure.

## 2.1.2 La législation belge

### 2.1.2.1 Législation actuelle

La législation belge a évolué ces dernières années, notamment sous l'influence de l'Europe, que ce soit au niveau de l'accès au réseau, de la sécurité, des conditions d'utilisation ou du développement de diverses instances de contrôle. Un aperçu des dispositions légales pertinentes peut être consulté en annexe 1.

### 2.1.2.2 Régime de performance.

Depuis le 1er janvier 2013, un régime de performance des entreprises ferroviaires est entré en vigueur.

Ce régime de performances met en place un système de bonus/malus destiné à récompenser les entreprises ferroviaires qui n'accusent pas de retard et à pénaliser celles qui en affichent pour autant que ces retards leur soient imputables.

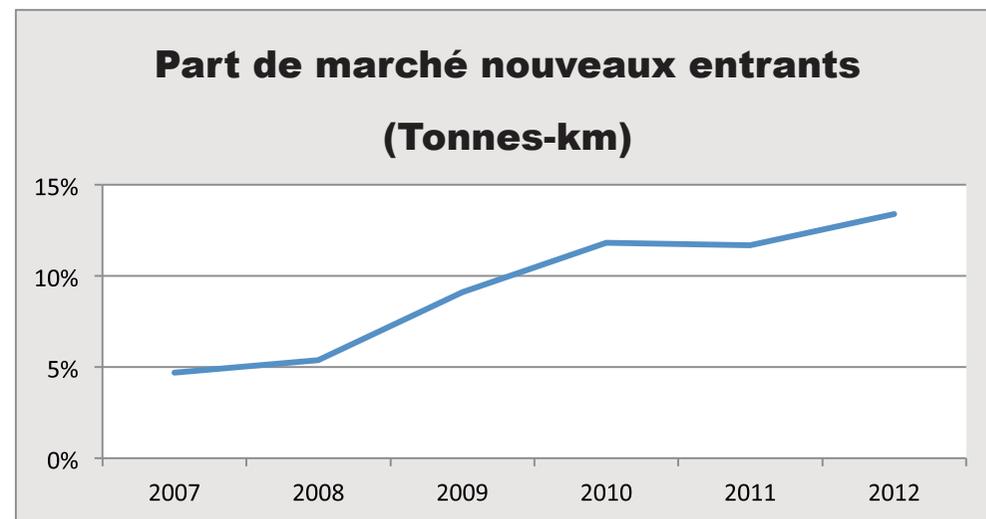
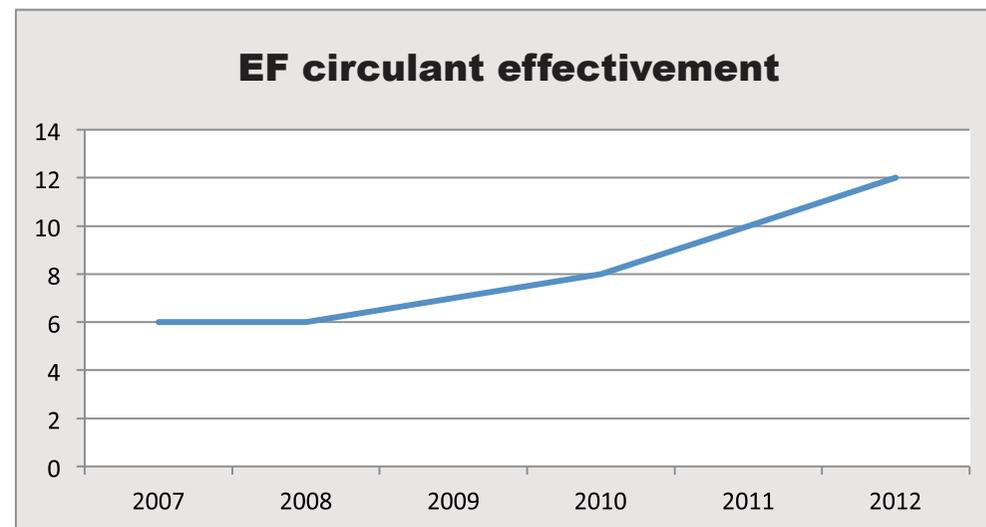
Ainsi, Infrabel attribue aux entreprises ferroviaires, les minutes de retard dont elles sont responsables. A cette fin, Infrabel établit chaque jour un « journal des relations » qui reprend toutes les perturbations attribuées à Infrabel, aux entreprises ferroviaires ou à des tiers. Ce journal est transmis quotidiennement aux entreprises ferroviaires et au Service de Régulation.

En cas de désaccord sur l'attribution des minutes de retard est prévu en interne auprès d'Infrabel. Si le désaccord persiste, le litige peut être porté devant le Service de Régulation qui statue dans les trente jours.

## 2.2 SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

### 2.2.1 Transport de marchandises

Le Service de Régulation constate que le nombre d'entreprises ferroviaires qui circulent effectivement en Belgique a doublé au cours des cinq dernières années. La part de marché cumulée des nouveaux entrants a également connu une forte croissance. Alors qu'en 2007, les nouveaux venus représentaient moins de 5 % du marché, leur part dépasse les 13 % en 2012. Quatre des nouveaux entrants possèdent une part de marché supérieure à 1 %. On peut dire que la concurrence sur le marché a donc légèrement augmenté durant les cinq dernières années. Bien entendu les nouveaux entrants sont principalement actifs sur les segments rentables des chargements ferroviaires complets.



En Belgique, le marché du transport ferroviaire de marchandises a connu, fin 2008, un net recul dû à la crise des matières premières, laquelle a ensuite débouché sur la crise financière. Cette contraction est clairement visible sur le graphique ci-dessous, qui indique une forte régression des tonnes-kilomètres parcourues. Dans le courant de 2010, la situation du marché s'est toutefois légèrement améliorée, cette tendance se poursuivant en 2011. En 2012, le

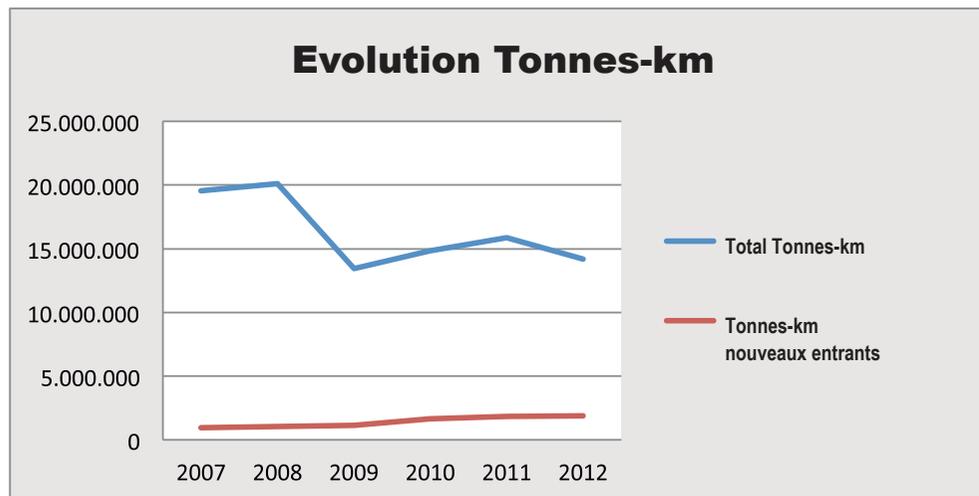
transport de marchandises a subi un nouveau recul, retombant à son niveau de 2009. Cette situation trouve probablement son origine dans la réduction de l'activité économique – et, par conséquent, des activités de transport – qu'ont connu tant la Belgique que les autres États membres de l'Union européenne dans la foulée de la crise de la dette souveraine européenne.

De manière surprenante toutefois, il semble que les nouveaux entrants réagissent mieux aux conséquences de la crise économique. Ils parviennent non seulement à accroître leur part de marché, mais aussi à enregistrer une croissance positive en chiffres absolus (tonnes-kilomètres). Le nombre total de tonnes-kilomètres parcourues en Belgique a diminué ces cinq dernières années. Cette situation s'explique par l'évolution du paysage économique : les activités et volumes de production dans l'industrie lourde, autrement dit l'acier, déclinent. Avec ses nombreux et volumineux chargements de vrac acheminés sur de longues distances, l'industrie lourde a, des décennies durant, constitué le débouché idéal pour les opérateurs historiques.

Pendant la période allant de 2006 à 2008, il a été observé chez les opérateurs historiques une tendance à la transformation de ceux-ci en structures logistiques intégrées. Ces dernières années, des opérateurs privés font également leur apparition sur le marché.

La qualité et, surtout, la ponctualité demeurent néanmoins les points faibles du transport ferroviaire de marchandises. La rentabilité moindre, voire négative, sur certains segments du marché joue un rôle à cet égard. Elle s'explique pour l'essentiel par la concurrence d'autres modes de transport, tels que la navigation intérieure et le fret routier. En 2009, la part des chemins de fer a diminué dans la répartition modale. Depuis lors, une légère reprise<sup>3</sup> semble se dessiner.

3 Selon des chiffres de 2010-2011

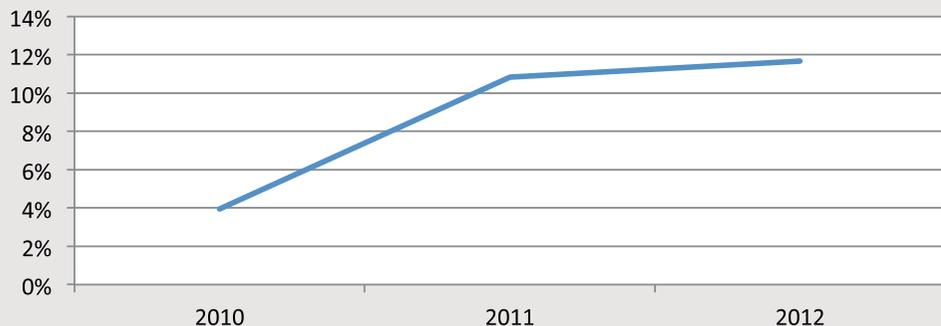


### 2.2.2 Transport international de voyageurs

Depuis le 1er janvier 2010, le marché du transport international de voyageurs est libéralisé. Le Service de Régulation constate l'absence d'une réelle dynamique sur ce marché. L'opérateur historique n'est pas confronté à la concurrence et il est toujours question de quasi-monopole.

Le seul nouvel opérateur est Eurostar Int. Limited, qui assure la liaison Bruxelles-Londres. Comme l'indique le graphique ci-après, cette seule compagnie représente près de 12 % du transport international de voyageurs.

**Part de marché nouveaux entrants  
(Trains-km eff. )**



Le marché du transport de marchandises compte en moyenne deux nouveaux entrants par an. Le transport international de voyageurs, par contre, ne connaît pas d'évolution semblable. En effet, un certain nombre d'obstacles entravent la dynamique sur ce marché. Citons, par exemple, les barrières technologiques, comme le coût d'investissement élevé et les exigences d'interopérabilité imposées aux nouveaux opérateurs, ainsi que les dispositions légales qui brident le cabotage.



## 2.3 RÉGULATION ÉCONOMIQUE

### 2.3.1 Recours

En 2012, le Service de Régulation a traité une plainte introduite par une société ferroviaire concernant le montant et la structure de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. La partie plaignante s'estimait victime d'un grave préjudice quant aux critères de la déclaration de référence du réseau et du système de tarification. La plainte comportait quatre volets :

- 1) *Frais administratifs pour le trafic en temps réel*  
Depuis août 2011, le gestionnaire de l'infrastructure facture des frais administratifs pour chaque étude relative à une demande de capacité, y compris les études relatives à des demandes de sillons en temps réel.
- 2) *Annulation gratuite de sillons des suites d'un cas de force majeure*  
L'entreprise ferroviaire déplore le fait qu'elle doit payer pour les sillons belges lorsqu'elle n'est pas en mesure de les utiliser en raison d'un cas de force majeure.
- 3) *Facturation incorrecte*  
Selon la plaignante, les factures du gestionnaire de l'infrastructure sont toujours erronées et le délai de contestation est trop court.
- 4) *Shunt-In*  
À partir de 2013, le gestionnaire de l'infrastructure imputera un coût de « shunt-in » pour tout wagon qui s'arrête plus de 30 minutes sur un faisceau déterminé..

Le Service s'est déclaré incompétent pour le traitement de la troisième partie de la plainte. En ce qui concerne les trois autres volets, la plainte a été jugée non fondée. Le Service a estimé qu'il n'était pas question de préjudice d'une entreprise ferroviaire et que le gestionnaire de l'infrastructure agissait conformément à la législation actuelle et au document de référence du réseau. La décision peut être consultée dans son intégralité sur le site web (D-2012-01-S).

### 2.3.2 Les avis

Dans le cadre de ses missions de conseil, le Service de Régulation est amené à rendre des avis à la demande du Secrétaire d'Etat ayant la régulation

ferroviaire dans ses attributions ou de sa propre initiative. En 2012, aucun avis n'a été rendu.

### 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). En 2012, le service fut consulté par le gestionnaire de l'infrastructure lors de la rédaction du DRR 2014. Le Service de Régulation communiqua ses remarques au gestionnaire de l'infrastructure le 6 novembre 2012 lors d'une réunion de consultation.

Le Service a notamment demandé à Infrabel d'améliorer l'information relative au régime de performances en ce qui concerne le recours interne auprès d'Infrabel en matière d'attribution des minutes de retard et la procédure de recours ultérieur auprès du régulateur lorsque le litige persiste. Conformément aux remarques formulées des modifications ont été apportées par Infrabel au projet de DRR.

De plus, Infrabel s'est engagé à informer le Service de Régulation de toute modification au DRR, avec exposé des motifs, avant que celles-ci ne soient officielles.



### 2.3.4 Avis accord-cadre

A la demande d'Infrabel, le Service de Régulation a analysé le projet d'accord-cadre entre Infrabel et les entreprises ferroviaires, relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Le Service a demandé plusieurs précisions en ce qui concerne les procédures d'indemnisation en cas de renonciation aux sillons afin d'éviter des discriminations entre entreprises ferroviaires parties à l'accord-cadre et celles qui ne le seraient pas. Cette étude se poursuivra dans le courant de 2013.

### 2.3.5 Méthode d'imputation des coûts du gestionnaire de l'infrastructure

L'article 48 de la loi du 4 décembre 2006 confie au Service de Régulation le soin d'approuver la méthode d'imputation des coûts du GI. Cette méthode doit être conforme aux meilleures pratiques internationales en la matière.

En vertu de l'article 31 de la directive 2012/34/UE, la Commission détermine les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Le gestionnaire de l'infrastructure dispose d'une période de 4 ans pour s'adapter à ces modalités.

Le gestionnaire de l'infrastructure a présenté au Service de Régulation une étude sur l'objectivation des paramètres de tarification. Le Service de Régulation assurera le suivi de ses développements.

## 2.4 RÈGLEMENT ADMINISTRATIF DES LITIGES

En 2012, le Service de Régulation n'a pas été saisi pour le règlement administratif d'un litige relatif à la répartition des capacités d'infrastructure. La dernière directive européenne élargit la compétence des régulateurs en la matière.

## 2.5 PRÉSENCE INSTITUTIONNELLE

### 2.5.1 European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

Au niveau européen, le Service de Régulation participe aux réunions du réseau européen des régulateurs ferroviaires. Sous la direction de la Commission européenne, ce réseau fait office de plateforme d'échange d'informations sur les activités, les procédures décisionnelles et les bonnes pratiques, et ce, dans l'intention de développer une approche communautaire qui permettra d'éviter les décisions contradictoires. Actuellement, ces réunions ont lieu deux fois par an mais, étant donné les tâches plus nombreuses et l'expérience grandissante des organismes régulateurs, leur fréquence augmentera très probablement dans le futur.

### 2.5.2 Conférences

En 2012, le Service de Régulation a également pris part à plusieurs conférences consacrées au marché des services de transport ferroviaire et à la réglementation européenne relative au marché ferroviaire. La même année, la Commission européenne, le Comité économique et social européen et RailNet Europe, entre autres, ont organisé des conférences sur des sujets ferroviaires. Ces conférences représentent, pour le Service, une excellente occasion de se tenir informé des thèmes d'actualité et des évolutions dans le domaine des chemins de fer. En outre, elles réunissent les acteurs pertinents du secteur ferroviaire et représentent le forum idéal pour établir et entretenir des contacts formels ou informels.

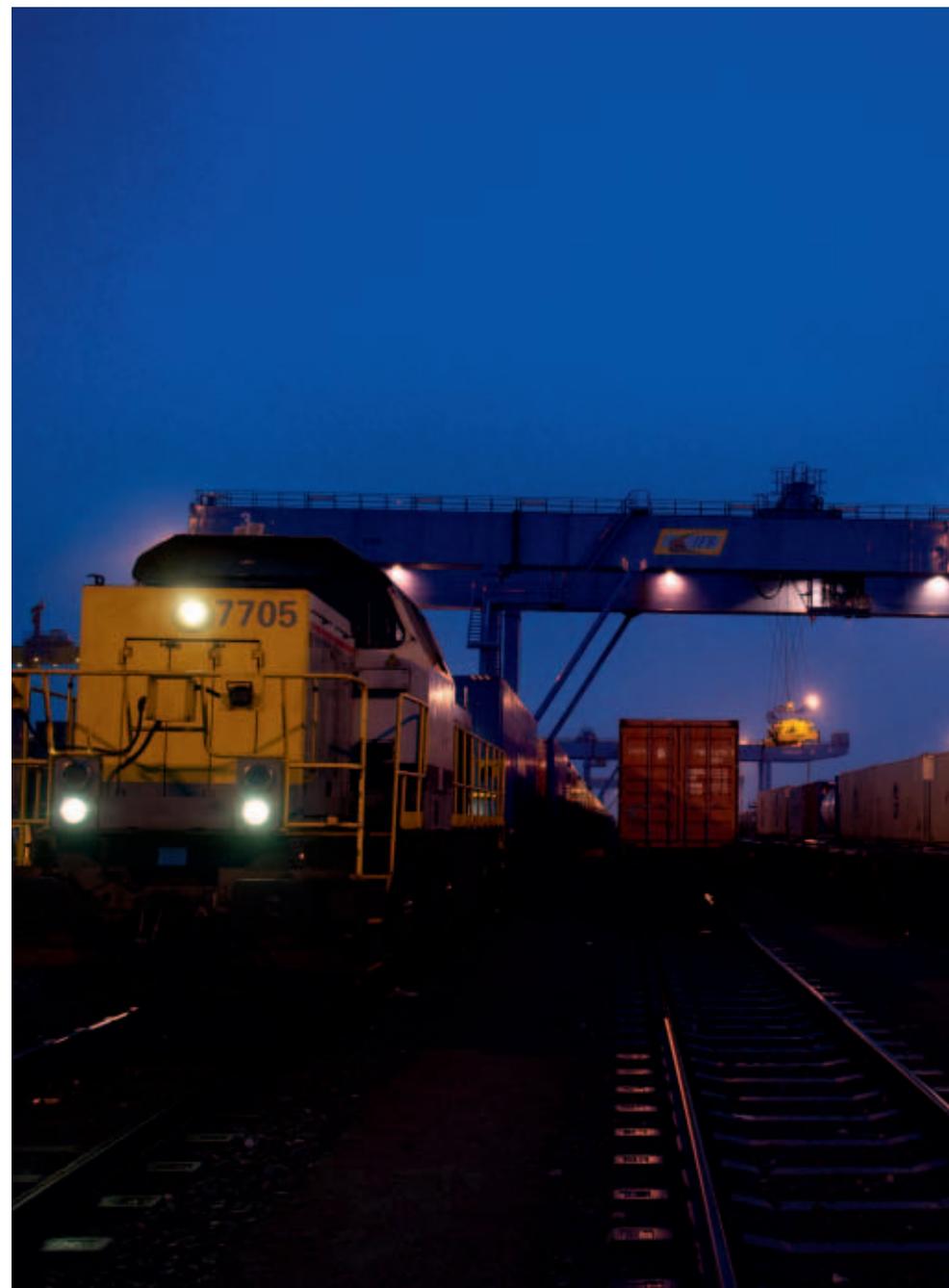
### 2.5.3 Coopération avec d'autres instances de contrôle dans le cadre du règlement 913/2010 <sup>4</sup>

Dans le cadre de l'entrée en vigueur des corridors ferroviaires – la priorité étant accordée au trafic de fret –, le Service de Régulation a pris part aux réunions préparatoires pour la coopération avec les autres instances de contrôle concernées. À ces réunions étaient également présents les représentants des instances de contrôle des corridors 1 et 2. Dans un avenir proche, des réunions seront également organisées avec les instances de contrôle du corridor 8, qui sera opérationnel en 2015.

Les participants à ces assemblées travaillent notamment à la rédaction d'un accord de coopération, aux procédures de traitement des plaintes et à la collaboration avec les gestionnaires des différents corridors. Étant donné que ces participants ont dû partir d'une page blanche pour la réalisation des travaux dans le cadre de ce règlement, plusieurs réunions ont été nécessaires en 2012. À l'avenir, lorsque les corridors seront effectivement entrés en vigueur et que les principaux processus et tâches auront été définis, cette collaboration sera organisée de manière plus régulière.

<sup>4</sup> La Belgique est concernée par 3 corridors dans le cadre du règlement 913/2010 :

- Le corridor 1 – Zeebrugge-Anvers/Rotterdam-Duisbourg(-Bâle)-Milan-Gênes – doit entrer en vigueur au plus tard le 10 novembre 2013.
- Le corridor 2 – Rotterdam-Anvers-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon(-Bâle), doit également entrer en vigueur le 10 novembre 2013 au plus tard.
- Le corridor 8 – Bremerhaven/Rotterdam/Anvers-Cologne-Berlin-Varsovie-Terespol/Kaunas doit, quant à lui, entrer en vigueur au plus tard le 10 novembre 2015.







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

## 3.1 LE 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, modifié par l'arrêté royal du 12 mai 2011, ci-dessous l'arrêté de transformation
- 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., modifié par l'arrêté royal du 12 mai 2011, ci-dessous l'arrêté de licence

### 3.1.2 La réglementation européenne

- Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

### 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) – 9ème édition, 2012
- Airport Economic Manual (Doc 9562) – 2ème édition, 2006

### 3.1.4 La licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National

La présente licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (l'arrêté de licence) a pris effet le 29 décembre 2004. Elle a été modifiée le 12 mai 2011 afin de transposer la directive européenne 2009/12 sur les charges aéroportuaires, ainsi que pour moderniser la régulation économique. Dorénavant, la décision finale en matière tarifaire appartient au Ministre de la Mobilité.

Valable pour une durée indéterminée, la licence reste en vigueur en l'état au 31/12/2012, bien que son titulaire, The Brussels Airport Company, en ait demandé le renouvellement au Service le 14/12/2012 (voir ci-dessous).

## 3.2 SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

### 3.2.1 Les acteurs

#### 3.2.1.1 Les aéroports

Dans un marché en proie aux difficultés économiques globales, la croissance du trafic dans les principaux aéroports européens a été mesurée en 2012. Elle va de 0,8% pour Heathrow (Londres) à 2,8% pour Francfort. La crise profonde de l'économie espagnole explique une baisse de trafic de 8,5% à Madrid. Ces taux sont très inférieurs à ceux qui se rencontrent actuellement en Asie et au Moyen-Orient (souvent au-delà de 10%).

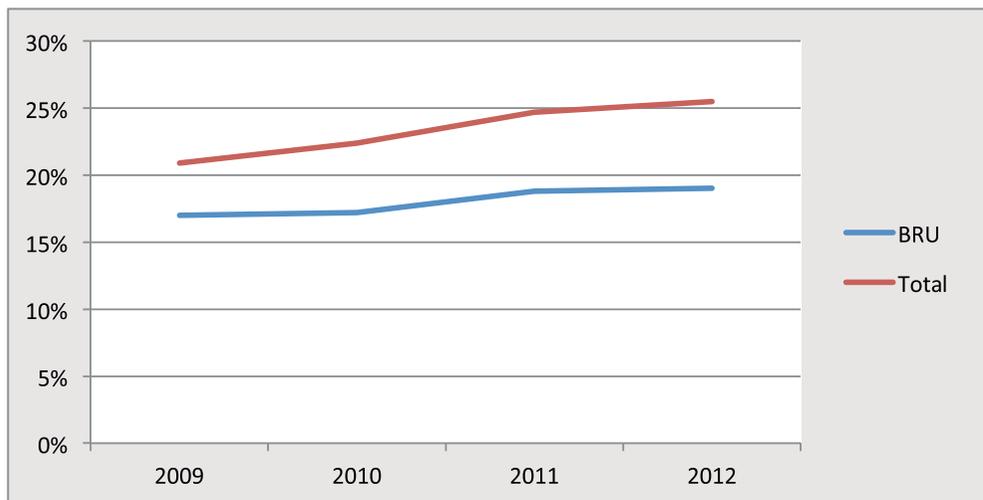
En Belgique, le marché total a crû de 3,2%. Les trois quarts des passagers supplémentaires s'étant portés sur BSCA (Charleroi), Brussels Airport n'a connu qu'une croissance de l'ordre de 1%, soit sensiblement moins que les objectifs prévus au plan de développement. Cette croissance provient essentiellement de l'augmentation des activités de transit.

#### 3.2.1.2 Les transporteurs aériens

La plupart des transporteurs européens traditionnels ont connu une année difficile, avec des résultats financiers négatifs et des annonces de plans de redressement. Cela a en particulier été le cas pour Brussels Airlines, mais aussi pour Air France – KLM, SAS, LOT et d'autres.

Au contraire, les compagnies low cost telles que Ryanair et Easyjet continuent leur croissance opérationnelle (+7,2%, 202,4 millions de passagers transportés selon ELFAA) et améliorent leurs résultats financiers. Elles menacent de plus en plus la pérennité des compagnies traditionnelles de taille moyenne.

Au niveau des relations intercontinentales, on notera une nouvelle fusion sur le marché nord-américain : celle qui implique American Airlines et US Airlines, tandis que les compagnies du Moyen-Orient telles que Etihad Airways, Eminates ou Qatar Airways continuent leur progression opérationnelle et financière.



La part de marché de l'aéroport de Bruxelles par rapport au volume total de passagers transportés depuis / vers la Belgique a été de 75% en 2012.



### 3.2.1.3 Les fournisseurs de services en escale

Dans l'attente d'une révision éventuelle de la réglementation européenne en la matière, qui pourrait avoir un impact sur le nombre de licences attribuables à Brussels Airport, le secteur des services en escale est en pleine restructuration. L'un des titulaires d'une licence à Brussels Airport, Flightcare, a été repris par un des leaders du marché en Europe, Swissport. L'autre prestataire, Aviapartner, était toujours, en fin d'exercice, en discussion dans le cadre d'une fusion avec la société française WFS.

### 3.2.2 Vision prospective

L'avenir de l'aéroport de Bruxelles-National est intimement lié à sa capacité à accompagner l'évolution du marché du transport aérien et aux 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. Une priorité toute particulière est accordée actuellement par le titulaire de la licence sur la fonction de hub et l'accueil de passagers en transit.

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

Le Service n'a pris ni décision ni avis formel durant l'exercice 2012.

## 3.4 DOSSIERS TRAITÉS

### 3.4.1 En matière de licence d'exploitation

#### 3.4.1.1 Aviation générale (General Aviation)

Suite à une plainte déposée auprès du Secrétaire d'Etat à la Mobilité, il a été demandé au Service de vérifier dans quelle mesure le prestataire de services en escale actuellement actif à General Aviation (Abelag) et son concurrent nouvellement désigné (Aviapartner) travaillaient ou pourraient travailler effectivement dans un contexte en conformité avec la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Après investigation, discussion avec The Brussels Airport Company et concertation avec la Direction générale du Transport aérien, chargée du suivi des services en escales, le Service a émis quelques recommandations au titulaire de la licence :

- que les tarifs de parking des avions, tels qu'approuvés par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité en 2011 et mis à jour annuellement sur la base de la formule tarifaire, s'appliquent également sans retard à tous les avions utilisant ce service à General Aviation ;
- qu'une charte de qualité spécifique aux activités General Aviation soit établie dans un délai de 1 an ;
- qu'un SLA spécifique aux activités de services en escale à General Aviation soit établi pour le jour de l'entrée en fonctionnement du second prestataire.

Actant de l'acceptation de ces recommandations par le titulaire de la licence, ainsi que de leur communication aux prestataires de services en escale, le Service a clos le dossier, dans l'attente des documents nécessitant son approbation, dans les délais prescrits.

### 3.4.1.2 Demande de renouvellement de la licence d'exploitation

Le 19 décembre 2012, The Brussels Airport Company a introduit une demande de renouvellement de sa licence d'exploitation auprès du Service. Cette demande, conforme aux stipulations prévues par l'arrêté de transformation, était justifiée par deux éléments : la future fusion entre le titulaire de la licence, The Brussels Airport Company s.a., et sa structure faîtière, Brussels Airport Holding s.a. d'une part et des changements apportés aux règles régissant le partage du contrôle entre les actionnaires, d'autre part.

Le même jour, le Service a accusé réception de la demande, tout en informant le Secrétaire d'Etat à la Mobilité. Il a ensuite entamé l'analyse du dossier, qui a ultérieurement été traité durant les premières semaines de 2013.

## 3.4.2 En matière de contrôle tarifaire

### 3.4.2.1 Concertation annuelle

Conformément aux termes de l'arrêté de licence, et compte tenu du fait que les tarifs ont été approuvés par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité pour la période 2011 – 2016, le titulaire de la licence a tenu une réunion de concertation avec les usagers (les compagnies aériennes) le 29 novembre, à laquelle le Service a été convié en tant qu'observateur. Le Service avait par ailleurs reçu les données justificatives, à fin d'analyse, dès le 21 novembre.

### 3.4.2.2 Communication des tarifs

Conformément aux termes de l'arrêté de licence, le Service a reçu copie du courrier envoyé le 20 décembre 2012 par le titulaire de la licence aux utilisateurs concernant les tarifs devant entrer en vigueur au 1er avril 2013.

## 3.4.3 En matière de développement des installations aéroportuaires

### 3.4.3.1 Projets d'investissement

Le Service a été invité en tant qu'observateur à la réunion organisée le 2 octobre par le titulaire de la licence à l'attention des usagers, dans le cadre du suivi annuel des projets d'investissement. Les informations portaient sur les projets suivants, par ordre d'importance

- Connector building
- APRON 9 East
- TWY Phase I
- Platform Pier B
- T-zone expansion
- New screening technology

A la demande du Service de Régulation, le titulaire de la licence communiquera la ventilation des frais de construction du Connector building, entre l'environnement régulé et l'environnement commercial en 2013. Ce délai donnera le temps au titulaire de collecter des données stables sur l'utilisation du bâtiment et les coûts prévus.

### 3.4.3.2 Connector building

Le Connector building est un nouveau bâtiment en projet devant permettre la jonction entre le terminal principal et la jetée A, sans passer par le tunnel actuel. Il s'agit du principal investissement prévu pour la présente période de régulation

Une étude réalisée par Belgocontrol dont les résultats avaient été communiqués à la Direction générale du Transport aérien le 8 août 2012 remettait en cause, en cas de construction du Connector building (projet prioritaire commençant en 2013) et du Pier A West (projet non encore approuvé), la possibilité d'atteindre le nombre de mouvements horaires prévus par l'arrêté royal de licence.

En tant que gardien de la licence, le Service a suivi avec intérêt le débat qui a suivi entre les parties. Le titulaire lui ayant garanti par écrit que Belgocontrol n'avait plus d'objection à la construction du Connector building et que les discussions seraient finalisées en temps utile pour ce qui concerne le Pier A West, le Service a pris acte de ces faits, tout en demandant à être informé de l'évolution des discussions portant sur le Pier A West, lorsque ce projet sera (re) mis au planning.

### 3.4.4 En matière de SLA avec les fournisseurs de services en escale

#### 3.4.4.1 Transport des équipages

Le 19 août, le titulaire de la licence demandait au Service d'approuver une nouvelle version du SLA avec les prestataires de services en escale portant sur le transport des équipages sur l'airside (crew transport).

Après analyse du document et contacts avec le titulaire de la licence, le Service faisait part, le 5 octobre, de certaines observations.

Il est ensuite apparu que les prestataires des services en escale et les usagers n'avaient pas été dûment informés du projet et qu'une procédure d'information s'avérait nécessaire. Tenant compte de ceci et de l'émergence de projets plus urgents, la finalisation du SLA a été reportée, à la demande du titulaire de la licence.

#### 3.4.4.2 Dégivrage des avions

Le 2 octobre, le Service recevait une demande d'approbation d'une nouvelle version du SLA avec les prestataires de services en escale portant sur le dégivrage (de-icing) des avions.

Après une première analyse par le Service, le projet a été ajourné pour le même motif que celui mentionné en 3.4.4.1.

### 3.4.5 En matière d'indicateurs d'efficacité de la gestion aéroportuaire

Suite à une présentation portant sur les indicateurs de qualité tenue le 11 janvier, le Service a formulé quelques suggestions portant sur l'organisation des enquêtes de satisfaction, sur la standardisation des indicateurs techniques et sur les liens entre la gestion de la qualité et les investissements. Ces suggestions ont été précisées lors des suggestions ont été précisées lors d'une réunion tenue le 26 juin.

Le sujet sera relancé en 2013.

### 3.4.6 En matière de plan de développement

Le Service et le titulaire de la licence ont convenu de revoir le processus de communication de la mise à jour du plan quinquennal de développement, actuellement pour la période 2011 – 2016. En échange d'une simplification du format, le titulaire s'est engagé à communiquer ces modifications dans le courant du mois de mars.

Le Service a pris connaissance de la mise à jour 2011 et constaté que les obligations du titulaire de la licence en la matière étaient remplies.

## 3.5 PRÉSENCE INSTITUTIONNELLE

Le Service participe régulièrement 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.

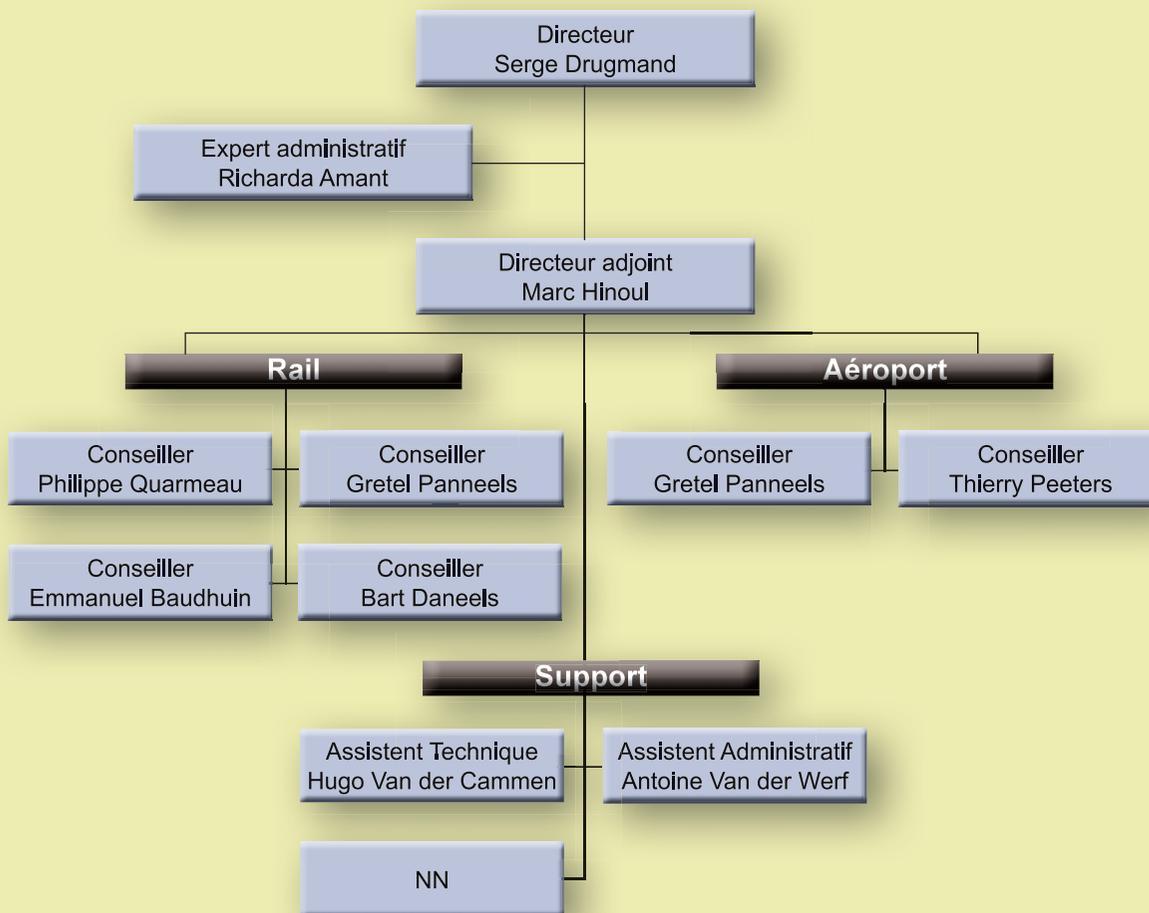
Les principaux thèmes abordés ont été :

- Une analyse de la compétition entre aéroports;
- Une analyse de la structure du marché aux Pays-Bas;
- L'application de la directive 2009/12 en Suède.





# 4 FONCTIONNEMENT



## 4.1 PERSONNEL

L'effectif du Service est constitué de 12 personnes, dont 9 étaient en fonction au 31 décembre 2012<sup>5</sup> :

- 1 directeur
- 1 directeur adjoint
- 6 experts (dont 5 en fonction)
- 1 expert administratif
- 3 assistants administratifs (dont 2 en fonction)

Le directeur et le directeur adjoint sont désignés pour l'exercice d'un mandat d'une durée de six ans renouvelable une fois. Les experts sont des agents contractuels liés par un contrat à durée indéterminée. L'expert administratif et les assistants administratifs sont des agents détachés du SPF Mobilité et Transport.

<sup>5</sup> Pour des raisons d'ordre pratique, l'organigramme présenté illustre la composition du Service de Régulation à la date de publication du présent rapport annuel. Début 2013, une nouvelle direction, , fut désignée à la tête du Service de Régulation.

## 4.2 MOYENS FINANCIERS

En 2012, le Service a été financé par une première contribution à hauteur de 921 000 euros versée par Infrabel et une seconde contribution de 200 000 euros versée par The Brussels Airport Company.

Le montant financé 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 train-kilomètres parcourus.

Le montant payé par The Brussels Airport Company est déterminé 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 les compagnies aériennes au prorata des mouvements effectués dans l'installation aéroportuaire.

28

## 4.3 STATUT

Le statut du Service de Régulation a été quelque peu modifié par l'arrêté royal du 4 décembre 2012<sup>6</sup> suite à la transposition partielle de la directive européenne 2009/12/CE relative aux redevances aéroportuaires.

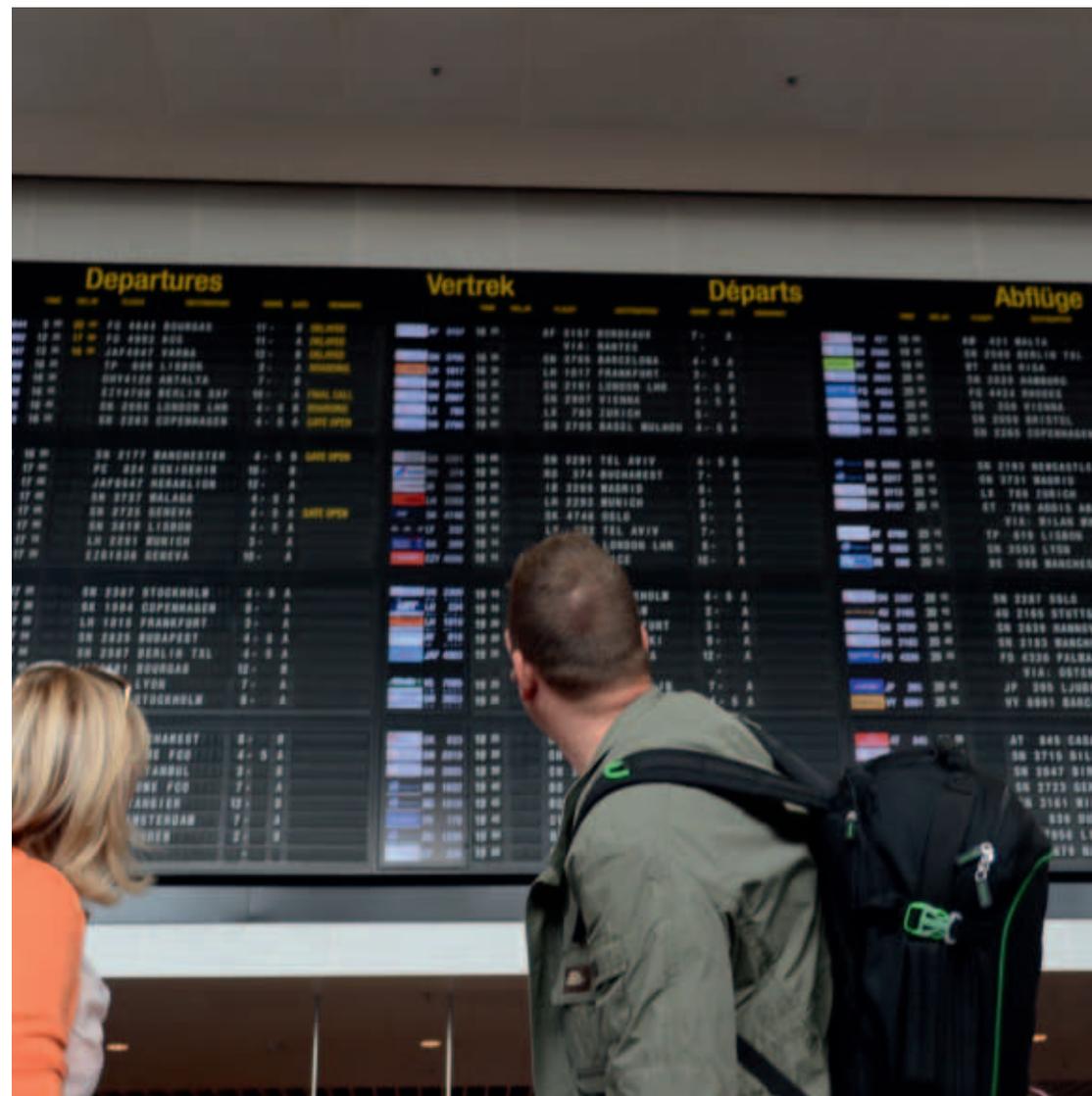
Ces modifications ont principalement trait à une clarification de l'indépendance du Service de Régulation à l'égard de certaines instances.

La référence à la « création au sein du Service public fédéral Mobilité et Transport » a ainsi été supprimée.

Les passages « dans le cadre de l'exécution de ses missions, le Service travaille sous l'autorité directe et immédiate du Ministre » et « le Ministre fixe le fonctionnement du Service » ont également été retirés du texte. La suppression de ces mentions souligne l'indépendance décisionnelle du Service à l'égard du Ministre (en l'espèce, le Secrétaire d'État à la Mobilité).

<sup>6</sup> Arrêté royal du 4 décembre 2012 modifiant l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, et fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres (M.B. 12 décembre 2012)..

À l'avenir, le statut juridique du Service de Régulation devrait évoluer sous l'impulsion de la réglementation européenne en la matière (par exemple, la directive européenne 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen – refonte).





# 5

## INFORMATIONS PRATIQUES

### 5.1 GLOSSAIRE

- **Aéroport de Bruxelles-National**  
Nom légal de 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)
- **GI**  
Gestionnaire de l'infrastructure (ferroviaire) : organisme ou entreprise chargé(e) de la construction et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle et de sécurité de cette infrastructure. En Belgique, cette mission est confiée à la société anonyme de droit public Infrabel.
- **DRR (document de référence du réseau)**  
Document du gestionnaire de l'infrastructure contenant toutes les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire, notamment les renseignements nécessaires pour y accéder. En outre, ce document explique de manière détaillée les règles générales, délais, procédures et critères concernant les systèmes de tarification et la répartition des capacités.
- **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).
- **EF**  
Entreprise ferroviaire : toute entreprise de droit privé ou public titulaire d'une licence conforme à la législation en vigueur et dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport ferroviaire de marchandises et/ou de voyageurs, l'entreprise en question étant chargée d'en assurer la traction. Appartiennent également à cette catégorie les entreprises qui fournissent exclusivement de la traction.
- **Infrastructure ferroviaire**  
Tous les éléments inclus dans l'annexe I, partie A, au 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, dont la teneur, au sens de cette directive, est la suivante : « bâtiments affectés au service des infrastructures ».
- **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
- **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](http://www.brusselsairport.be)
- **AOC Brussels (Airline Operators Committee)**  
Brussels National Airport  
BP 78  
B-1930 Zaventem  
Web [www.aocbru.be](http://www.aocbru.be)
- **INFRABEL**  
Avenue Fosny  
1030 Bruxelles
- **Secrétaire d'État à la Mobilité**  
Rue de la Loi 51  
1040 BRUXELLES
- **Licences**  
**Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire**  
**Direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire**  
Rue du Progrès 56  
1210 BRUXELLES
- **Certificats de sécurité**  
**Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF)**  
Rue du Progrès 56  
1210 BRUXELLES
- **Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires**  
Rue du Progrès 56  
1210 BRUXELLES



## ANNEXE 1

### APERÇU DE LA LÉGISLATION EUROPÉENNE

- Directive du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires (91/440/CEE), telle que 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/CEE 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.
- Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.
- Directive 2012/34 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).



## APERÇU DE LA LÉGISLATION BELGE

- Loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire-MB23.1.07.
- Loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer-MB25.5.07
- Loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification du personnel de sécurité et la maintenance des véhicules.
- Loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et le Code judiciaire en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité.(Chapitre II) –MB9.2.10.
- Loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et le Code judiciaire en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité.( Chapitre II) –MB9.2.10.
- Arrêté royal du 9 décembre 2004 portant exécution des chapitres VIII et IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire-MB21.12.04
- Arrêté ministériel du 9 décembre 2004 portant adaptation des règles de calcul, de valeur des coefficients et des prix unitaires intervenant dans le calcul de la redevance d'infrastructure ferroviaire-MB28.1.05.Ed2.
- 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-MB5.11.04
- 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-MB20.6.06
- Arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire-MB 23/01/07
- Arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à la redevance annuelle liée à la détention d'une licence d'entreprise ferroviaire-MB 18/06/08
- Arrêté royal du 21 mars 2007 relatif au règlement administratif des litiges en matière de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire-MB 30/03/07
- Arrêté royal du 20 décembre 2007 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 portant exécution des chapitres VIII et IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire-MB 30/01/08
- Arrêté royal du 23 mai 2008 fixant le montant minimum pour la couverture de la responsabilité civile des entreprises ferroviaires-MB 18/06/08
- Arrêté royal du 19 mai 2009 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire-MB 9/06/09
- Arrêté royal du 6 juillet 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire –MB 26/07/2011
- Arrêté royal du 4 décembre 2012 modifiant l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et fixant sa composition ainsi que le statut administratif et pécuniaire applicables à ses membres –MB 12/12/2012



## NOTES

