



Service de Régulation du Transport ferroviaire et de
L'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National



RAPPORT ANNUEL

2013

Nouvelle adresse à partir de mai 2014:
Boulevard du Jardin Botanique 50,
Boîte 72, 1000 Bruxelles





05

Avant-propos

08

Le Service de Régulation

Mission et vision

Objectifs

Pouvoirs

Moyens

20

Les marchés

Monitoring du marché

Evolution des marchés

27

L'aéroport de Bruxelles-National

Renouvellement de la licence de l'exploitant aéroportuaire

Activités 2013

36

Le transport ferroviaire

Activités 2013

Règlement (UE) n° 913/2010

Développements juridiques

51

Adresses utiles



Avant-propos

laisser au marché l'exécution de certaines missions de service public. De ce fait, la vision stratégique a évolué du "par les pouvoirs publics, à moins que " à un "par le marché, à la condition que".

La régulation économique est un outil de gouvernance qui a connu un essor et une évolution considérable depuis la fin des années 70. La tendance forte en matière de politique économique a été de

C'est donc autour de l'expression de "à la condition que" qui s'articule le contenu de la régulation économique. Cela signifie que la politique doit définir le service et l'objectif que celui-ci doit atteindre, d'une part. D'autre part, les organismes de régulation doivent veiller à ce que les acteurs du marché exécutent les missions de service public qui leur ont été assignées, à un prix correct et avec un niveau de qualité acceptable.

Là où d'autres secteurs comme les télécoms et l'énergie ont déjà parcouru un chemin important en matière de régulation économique et de surveillance du fonctionnement du marché, le secteur du transport est un domaine d'activité relativement jeune où les organismes nationaux et supranationaux ont continué à peaufiner les principes de la régulation économique au cours de ces dix dernières années.

Le secteur ferroviaire a connu une première évolution importante en matière de libéralisation (libéralisation du transport de marchandises et du transport international de voyageurs) et est confronté actuellement à un de ses défis majeurs : la libéralisation du transport national de voyageurs. Le monde politique doit aujourd'hui opérer des choix décisifs en matière de dispositif pour l'attribution du marché et les exigences de qualité auxquels les services doivent satisfaire.

Au cours de ces 15 dernières années, le secteur aérien a connu une évolution semblable; en effet un premier pas a été franchi vers la libéralisation du marché des services d'assistance en escale et un premier dispositif de surveillance de la régulation économique a été mis sur pied pour les redevances aéroportuaires. Dans ce domaine, de nouvelles démarches seront également entreprises dans les années à venir et une attention plus grande sera accordée à la définition de l'intérêt public, en mettant davantage l'accent sur les exigences de qualité des services offerts par le marché.

Toutes ces évolutions résument les défis principaux que le Service de Régulation doit relever, à savoir le développement d'une série d'instruments efficaces permettant de contrôler le fonctionnement du marché.

Serge DRUGMAND
Directeur

A propos du rapport annuel

Le présent rapport annuel donne un aperçu des activités du Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Ce document exécute l'obligation de l'article 18 de l'arrêté royal 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, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres.

Compte tenu de l'omniprésence d'internet dans la vie de tous et de la nécessité largement admise de respecter au mieux l'environnement, le Service de Régulation a décidé de ne plus diffuser ce document en version papier mais uniquement sous forme numérique.

Le Service de Régulation a également choisi d'aborder dans ce rapport annuel un thème qui concerne ses activités et ce, tant pour le transport ferroviaire que pour l'aéroport de Bruxelles-National.

Le Service de Régulation

Mission et vision

Qui sommes-nous....

Le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National a été mis en place comme autorité de régulation du rail belge par l'arrêté royal du 25 octobre 2004. L'arrêté royal du 1er février 2006, a ajouté la régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National.

Le statut du Service de Régulation a été modifié par l'arrêté royal du 4 décembre 2012. Ainsi, le Service de Régulation n'est plus dans le giron du Service public fédéral Mobilité et Transports et la compétence du ministre se limite désormais aux procédures disciplinaires visant la direction du Service de Régulation.

Dans un proche avenir, suite de la refonte du premier paquet ferroviaire européen¹, le statut du Service de Régulation devrait à nouveau évoluer.

Le Service de Régulation ambitionne de devenir un acteur majeur capable d'exercer ses missions en toute indépendance, tout en faisant preuve d'une transparence maximale. Le Service de Régulation doit permettre également que l'ensemble des acteurs des secteurs de transport puissent 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 évaluer correctement les intérêts en jeu dans toutes les actions entreprises. De plus, la réglementation prévoit que les membres du Service de Régulation ne peuvent exercer d'activités au profit d'entreprises ou de gestionnaires d'infrastructure opérant dans les secteurs régulés.

¹ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen.

Quels sont les objectifs...

Le Service Régulation assure les missions suivantes :

Surveiller le marché :

Le Service de Régulation est chargé du contrôle économique des marchés du transport ferroviaire en Belgique et de l'aéroport de Bruxelles-National (Brussels Airport). En d'autres termes, le Service vérifie si les opérations se déroulent correctement sur ces marchés et si le marché se développe harmonieusement. Il vérifie en outre si les redevances d'utilisation de l'infrastructure (transport ferroviaire) sont appliquées correctement ou calculées d'une manière correcte (aéroport).

Veiller aux intérêts des usagers et à l'intérêt général :

Le Service de Régulation veille également aux intérêts des usagers qui souhaitent avoir accès à l'infrastructure ferroviaire ou aéroportuaire. Cet accès doit être accordé de manière non-discriminatoire.

Conseiller

Enfin, le Service de Régulation a également pour mission de conseiller les autorités, notamment dans le cadre de l'élaboration de la future réglementation concernant la régulation économique dans les secteurs ferroviaire et aéroportuaire.



Pouvoirs

Les deux domaines du secteur du transport gérés par le Service de Régulation se caractérisent par un monopole naturel. Pour le reste, la comparaison entre le secteur ferroviaire et l'aéroport de Bruxelles-National s'arrête là. Les pouvoirs du Service de Régulation varient dès lors fortement entre ces deux secteurs. En 2013, le Service de Régulation s'est vu confié de nouvelles compétences importantes (voir cadre à la page 13) en particulier dans le secteur ferroviaire.

Les compétences sont énumérées ci-après par secteur. Pour la liste complète, nous vous renvoyons à notre site internet.

Le transport ferroviaire

Les compétences du Service de Régulation sont énumérés aux articles 62 à 66 de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (appelé ci-après code ferroviaire).

Avis

Le Service de Régulation rend des avis motivés, formule des propositions et effectue des recherches et des études concernant le marché ferroviaire. En outre, il fournit au ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence ferroviaire, à la tarification de l'utilisation de l'infrastructure et à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire.

Il doit également fournir un avis motivé sur le contenu de la convention de transport qu'Infrabel est tenu de conclure avec la SNCB, conformément à la réglementation en vigueur.

Par ailleurs, le Service de Régulation délivre à la demande des parties concernées un avis sur un projet d'accord-cadre.

Mission de contrôle

Le Service de Régulation exerce également un certain nombre de missions de contrôle. Ainsi, il 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, plus précisément 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.

Règlement administratif des litiges

Le Service de Régulation tranche les litiges relatifs à la répartition des capacités d'infrastructure à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (EF, en l'occurrence Infrabel), ou d'un candidat. Il statue également sur les litiges relatifs à la mise en œuvre de la convention de transport qui aura été conclue entre Infrabel et la SNCB.

Traitement des plaintes

Le Service de Régulation statue par voie de décision motivée sur toute plainte écrite d'une entreprise ferroviaire, d'un candidat 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, au montant ou à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;
- aux règles en matière de droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire.
- à la disposition en matière d'accès aux installations de service, en particulier aux gares de passagers;
- l'accès aux services offerts dans les gares de passagers dans le cadre de la servitude perpétuelle exercée par la SNCB.

Le Service de Régulation peut prendre toute mesure nécessaire, notamment des mesures conservatoires, et imposer des amendes administratives.

Nouvelles missions du Service de Régulation

Mission de conseil

- Remettre un avis sur le contenu de la convention de transport

Mission de contrôle

- Contrôler le respect de la séparation entre les activités de transport ferroviaire et la gestion de l'infrastructure
- Contrôler si la séparation entre le transport de voyageurs exécuté en tant que service public et les activités afférentes à d'autres services de transport ou activités d'entreprise est respectée;
- Réaliser, à la demande du Ministre des Entreprises publiques, un audit annuel de la convention de transport;
- Réaliser, à la demande du Ministre en charge de la régulation, un audit concernant la méthode d'enregistrement appliquée dans le cadre du régime de performance ;
- Contrôler l'accès non discriminatoire des entreprises ferroviaires aux gares;
- Contrôler l'accès non discriminatoire des entreprises ferroviaires aux moyens de communication présents sur les quais;
- Contrôler l'accès non discriminatoire des entreprises ferroviaires en ce qui concerne le Traffic control et les postes de signalisation;
- Vérifier si la servitude perpétuelle aux quais, aux couloirs sous voies, attribuée à titre gracieux à la SNCB dans le cadre de l'exécution de sa mission de service public, ne met pas en péril le droit d'accès aux services offerts dans les gares pour les autres opérateurs.

Mission de règlement administratif des litiges

- Trancher les litiges relatifs à l'exécution de la convention de transport.

Mission de traitement des plaintes

- Statuer sur les litiges relatifs à l'exécution de la convention de transport.

Mission de décision

- Fixer un délai raisonnable dans lequel l'exploitant des installations de service doit répondre aux demandes des entreprises ferroviaires en ce qui concerne l'accès aux services offerts dans les gares.

L'aéroport de Bruxelles-National

Les missions de l'autorité de régulation de l'aéroport de Bruxelles-National sont fixées 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 ont été confirmées et complétées par l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

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.

Le Service de Régulation suit la mise en œuvre de la licence, notamment sur la base d'une liste d'indicateurs de qualité et d'un rapport d'efficacité que l'exploitant est tenu de lui fournir.

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.

Lorsque le contenu d'une licence d'exploitation doit être modifié, le Service de Régulation est tenu d'émettre un avis préliminaire à ce propos.

Qualité

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. Le Service de Régulation doit approuver ces accords.

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 des passagers.

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. S'il ne constate aucune divergence d'opinion entre le titulaire de la licence et les utilisateurs, il est décidé qu'il existe un accord sur le système tarifaire et sur la formule de contrôle tarifaire.

En cas de divergences d'opinion, le Service de Régulation peut :

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

En matière tarifaire, la décision finale appartient au ministre de la Mobilité.

Nos moyens

Budget

En 2013, les recettes du Service de Régulation s'élevaient à 1.120.000 euros. Ce montant est entièrement payé par les secteurs régulés et ne provient donc pas du Trésor public. Le secteur ferroviaire a payé 915.000 euros et le secteur aéroportuaire 204.000 euros pour le fonctionnement du Service de Régulation. Ces recettes se retrouvent dans le fonds budgétaire du Service de Régulation.

Le Service de Régulation a remarqué qu'en matière de recettes, il existe un important déséquilibre entre les contributions des deux secteurs régulés. En vue de parvenir à une contribution aussi correcte et transparente possible pour les deux secteurs régulés, le Service de Régulation souhaite corriger ce déséquilibre.

De ces recettes, 215.000 euros sont annuellement désaffectés pour être versés au Trésor public pour les services fournis par le SPF Mobilité et Transport au Service de Régulation (gestion du budget et du personnel, hébergement, logistique etc.).

En ce qui concerne les moyens disponibles, il convient de faire remarquer que le Service de Régulation ne peut pas utiliser l'entièreté de ses recettes en dépit de la disposition réglementaire qui prévoit que les recettes doivent servir à couvrir l'ensemble du fonctionnement du Service de Régulation. La raison étant que le principe de prudence budgétaire s'applique également aux fonds budgétaires rendant l'entière utilisation des recettes impossible. Par conséquent, le Service de Régulation disposait pour 2013, d'un budget disponible limité de 768.000 euros dont 687.000 euros ont servi à couvrir les frais de personnel et 81.000 euros, les frais de fonctionnement.

En ce qui concerne les dépenses, le Service de Régulation a deux grands postes : les frais de personnel et de fonctionnement.

Les frais de personnel s'élevaient en 2013 à 744.000 euros, ce qui représente un surcoût de 57.000 euros par rapport au budget disponible de 687.000 euros pour les frais de personnel. Le Service de Régulation a anticipé ce déficit dans la mesure du possible en prenant une série de mesures concernant le fonctionnement du service :

- le cadre du personnel et la masse salariale ont été adaptés en supprimant le poste d'un collaborateur administratif;
- la sous-traitance de certaines tâches à des prestataires externes a été postposée;
- en limitant, dans la mesure du possible, les missions à l'étranger ;
- en faisant des économies sur les frais de fonctionnement.

Ces mesures ont permis de limiter le déficit global en termes de dépenses, à 5.000 euros, par rapport aux moyens disponibles en 2013.

Le Service de Régulation souligne que le niveau actuel des moyens disponibles compromet la bonne exécution de l'ensemble des tâches dont il doit légalement s'acquitter. Pouvoir disposer de la totalité des recettes semble être une condition minimale pour assurer les tâches existantes, indépendamment de nouvelles tâches qui lui seraient attribuées et qui nécessiteraient une augmentation des moyens de fonctionnement.

Personnel

Depuis la création du Service de Régulation, le cadre de personnel était demeuré stable à 9 ETP² (excepté les premières années de son lancement). Mais lors de la désignation de la nouvelle direction en 2013, le cadre du personnel est passé à 10 ETP sans que l'on ait tenu compte des moyens budgétaires disponibles pour les frais de personnel. Le Service de Régulation constate dès lors que le principe de prudence budgétaire en vigueur n'a pas été synchronisé avec les mécanismes de gestion de personnel (et inversement).

Cette extension du cadre du personnel en 2013 a donc provoqué le surcoût - dont il est question dans la rubrique budget susmentionnée pour les coûts de personnel.

Évolution du personnel de 2006 jusqu'à présent :

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
4	7	9	9	7	9	9	10

² ETP = équivalent temps plein

Avenir

En ce qui concerne les moyens, deux points d'attention sont à souligner.

Le Service de Régulation constate tout d'abord que depuis un certain nombre d'années, différentes nouvelles tâches lui ont été assignées sans que ses moyens budgétaires et son effectif aient été adaptés. Dès lors, le Service de Régulation plaide pour qu'à l'avenir une évaluation des moyens soit réalisée au regard des missions qui lui sont confiées. Ceci serait utile afin de procéder à une adaptation éventuelle du plan de personnel et des recettes.

Ceci est d'autant plus important que le troisième paquet ferroviaire (article 55 de la directive 2014/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen) prévoit que :

"...une autorité autonome juridiquement distincte et indépendante sur les plans organisationnel, fonctionnel, hiérarchique et décisionnel, de toute autre entité publique ou privée. [...] par ailleurs fonctionnellement totalement indépendante de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public. [...] et ayant pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel".

Nouvelle vision de la maîtrise de l'organisation

Depuis 2013, le Service de Régulation a décidé de consacrer également une attention particulière à la gestion et au fonctionnement interne de l'organisation. En effet, le Service de Régulation est tenu de faire réaliser chaque année, un audit portant sur les finances, la fraude et les opérations, par un organisme indépendant. Aussi, pour mettre à profit de manière optimale les résultats d'un tel audit, le Service de Régulation a décidé d'introduire une méthodologie de maîtrise de l'organisation parce qu'il est convaincu qu'un bon fonctionnement interne contribue directement à d'excellentes performances et à un service de qualité pour l'ensemble des intéressés.

Pour préparer le premier audit, qui aura lieu en 2014, le Service de Régulation s'attelle notamment à:

- élaborer un plan opérationnel et de gestion;
- établir des descriptions pour les processus les plus critiques parmi ses activités;
- mettre au point des procédures pour certaines tâches, comme le traitement des plaintes des entreprises ferroviaires, par exemple.

Les marchés

Monitoring du marché

Le Service de Régulation a notamment pour mission de surveiller le marché. A cette fin, le développement d'un système basé sur une étude tant quantitative que qualitative a été lancé en 2013 pour le marché ferroviaire. Pour l'étude quantitative, une série d'indicateurs ont été définis qui devraient permettre au Service de Régulation d'avoir une vue sur les évolutions en cours sur les différents marchés ferroviaires. Il s'agit, ici, principalement de données statistiques qui seront demandées dans le courant de 2014. Par ailleurs, il y a l'étude qualitative dont le Service de Régulation a défini les thèmes et établi le questionnaire en 2013. Les entreprises ferroviaires seront interrogées sur ces thèmes dans le courant de 2014. Les réponses reçues permettront au Service de Régulation de se faire une idée des difficultés et des problèmes présents sur les marchés et constitueront un input tant pour les missions consultatives que pour les missions de contrôle.

Prochainement, le monitoring du marché de l'aéroport sera également mené.

Évolution des marchés en 2013

L'aéroport

En termes de nombre de passagers, l'année 2013 a été décevante pour Brussels Airport, avec une croissance inférieure à 1%. Seul le résultat du mois de décembre (+6%) laisse envisager une reprise en 2014. Ces chiffres sont inférieurs à ceux publiés par ACI Europe pour l'ensemble du secteur en Europe : +2,8%.

Au niveau du cargo, l'année 2013 a été difficile, enregistrant un recul de 6% du tonnage transporté, alors que le secteur dans son ensemble a modestement progressé de 0,8% au niveau européen.

L'activité aéroportuaire a donc été inférieure aux hypothèses contenues dans le plan de développement.

Les transporteurs aériens

L'année 2013 a une fois de plus été marquée par les difficultés financières rencontrées par les transporteurs aériens traditionnels tels que Air France, Alitalia ou encore Brussels Airlines. Aucun changement significatif dans le positionnement des compagnies actives à Brussels Airport n'est cependant à remarquer.

L'événement le plus spectaculaire de l'année est certainement l'annonce faite le 27 novembre par Ryanair concernant le développement d'une base à Brussels Airport, parallèlement à celle de Brussels South Charleroi Airport. D'autres annonces sont également à mettre en évidence :

- le développement de la société espagnole Vueling, qui desservira désormais 11 destinations en Espagne, mais aussi au Portugal et en Italie
- le lancement de la première route en vols réguliers de la compagnie belge Jetair vers l'Amérique du Nord (Miami)
- le lancement par Brussels Airlines d'une seconde route vers l'Amérique du Nord (Washington)

L'année 2014 s'annonce incertaine, tant au niveau de la concurrence entre transporteurs aériens qu'entre bases pour le marché Ryanair.

Les fournisseurs de services en escale

L'année 2013 a connu une particularité : la reprise des activités Gate Gourmet, titulaire d'une licence de prestataire de services en escale pour le transport de catering par LSG Skychef, le titulaire de l'autre licence pour le même service. Cet événement rare va obliger de gestionnaire de l'aéroport à désigner un nouveau titulaire d'une licence pour ce service.

Garant des SLA entre le Brussels Airport Company et les prestataires de services en escale, le Régulateur s'inquiète de la dégradation des relations sociales dans différents secteurs des services en escale, tels que le traitement des bagages, le catering ou le nettoyage des avions.

Le rail

Le paysage ferroviaire belge a été redessiné dans le courant de l'année 2013. En effet, la coupole qui chapeautait le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur historique, a disparu. La loi du 30 août 2013³ a réformé la SNCB-Holding, la SNCB et d'Infrabel. Ainsi, au 1er janvier 2014, la SNCB a été fusionnée avec la SNCB-Holding qui a repris le nom de SNCB.

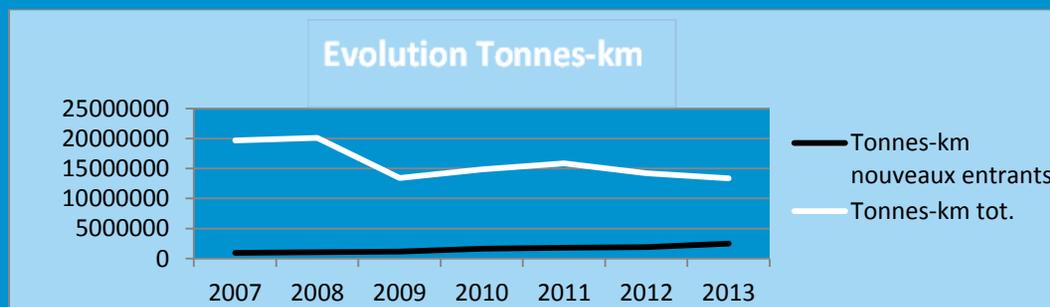
Dans ce cadre, certaines parties de la Holding ont intégré les services d'Infrabel. La SNCB et Infrabel sont devenues deux entreprises publiques distinctes aux mains de l'État belge.

Une troisième entreprise, la S.A. HR Rail de droit public, a été créée comme filiale de ces 2 entreprises. L'État belge détient 2% des actions et 60% des voix dans HR Rail. HR-Rail est l'employeur de l'ensemble du personnel de la SNCB et d'Infrabel.

Transport de marchandises

Evolution

Le marché du transport ferroviaire de marchandises a connu, fin 2008, un net recul en raison de la crise des matières premières, laquelle a ensuite débouché sur la crise financière. Ce recul est clairement visible sur le graphique ci-dessous, qui indique une forte régression des tonnes-kilomètres parcourus. En 2010 et 2011, le marché a renoué avec la croissance mais à partir de 2012, la crise de la dette dans la zone européenne a marqué un nouveau recul. Cette tendance négative s'est poursuivie en 2013. Le nombre de tonnes-kilomètres parcourus est passé en dessous de son niveau le plus bas de l'année de crise de 2009.



³ Loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges.

Le transport de marchandises sur le territoire belge dépend étroitement de l'évolution de l'activité économique. En 2013, l'économie belge n'a pratiquement pas connu de croissance ce qui s'est traduit par une réduction du nombre total de tonnes transportées.

Pour le secteur du rail, la stagnation économique est évoquée comme raison majeure pour expliquer ce recul qui a eu un impact sérieux sur le portefeuille des clients et qui a conduit à différentes restructurations et fermetures.

En raison de la situation économique, certains subsides pour le transport intermodal et le transport combiné furent supprimés. La suppression des subsides a entraîné la fermeture du Main Hub et le démantèlement/l'arrêt d'un certain nombre de lignes structurellement non rentables dont Narcon⁴ et Rail/barge⁵.

A première vue, les nouveaux entrants⁶ semblaient moins ressentir les effets de la situation économique. Ils sont parvenus non seulement à accroître leur part de marché, mais également à enregistrer une croissance positive en chiffres absolus (tonnes-kilomètres). Il n'est pas impossible que le type de transport, joue ici un rôle important. Ceci est particulièrement visible avec les entreprises assurant du transport diffus ou plus orientés vers les secteurs plus traditionnels (acier, vrac, chimie). Ce type d'activités a souffert davantage que d'autres de la situation économique.

Le Conseil des ministres a marqué son accord pour l'instauration d'un mécanisme d'aide au transport ferroviaire de marchandises, plus particulièrement au transport combiné et au transport diffus. Pour 2014, le montant global approuvé s'élève à 15 millions d'euros. Pour 2014, les perspectives de croissance tant pour l'économie que pour le transport de marchandises sont modérément positives, avec une croissance annoncée du PIB de 1,5% (OCDE)⁷ et de 2% des tonnes-kilomètres (TPR)⁸.

⁴ Narcon: le projet (National Rail Container Network) lancé en 2004 visant à désenclaver le port d'Anvers par le transport ferroviaire intermodal.

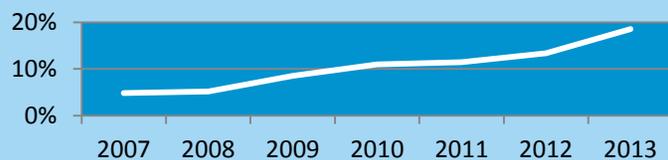
⁵ Rail/barge: trains navettes entre l'avant-port de Zeebrugge et "Antwerpse linkeroever"

⁶ Nouveaux entrants : l'ensemble des entreprises ferroviaires excepté l'opérateur historique (belge).

⁷ OECD, Belgium: economic forecast summary (May 2014)

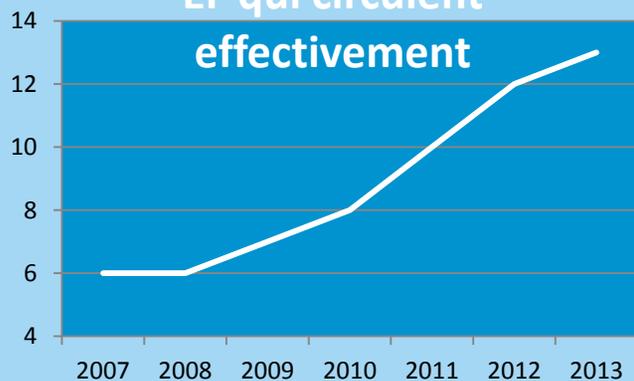
⁸ Departement Transport en Ruimtelijke Economie Universiteit Antwerpen (prévisions transport de marchandises décembre 2013)

Part de marché des nouveaux entrants (Tonnes-km)



Le graphique ci-dessus indique que la part de marché cumulée des nouveaux entrants a connu une forte croissance. Là où en 2007, seuls 5% du marché avaient été pris par les nouveaux entrants, la part de marché s'élève à plus de 18% en 2013. Cependant, seuls trois des nouveaux entrants ont une part de marché supérieure à 1% ; le plus important d'entre eux atteint environ un dixième du marché.

EF qui circulent effectivement



Le nombre d'entreprises ferroviaires qui circulent en Belgique a progressivement augmenté au cours de ces dernières années. En 2013, avec l'entrée de PKP, un nouvel opérateur polonais, elles étaient 13 entreprises ferroviaires à circuler en Belgique. Il s'agit d'une de plus par rapport à l'an dernier. Il convient cependant de faire remarquer que 2 entreprises ferroviaires ont partagé un sillon. Cette démarche visait probablement le maintien du certificat de sécurité.

Systeme de reservation deficiant

Le Service de Régulation constate qu'en 2013, plus de 40% des sillons réservés dans le cadre du transport de marchandises n'ont pas été utilisés. Pour le transport de voyageurs, ce pourcentage est de 6%. Seul un tiers des sillons, qui n'ont pas été utilisés, a été décommandé. La réservation de capacité qui ensuite n'est pas utilisée peut, à terme, être source de pénurie.

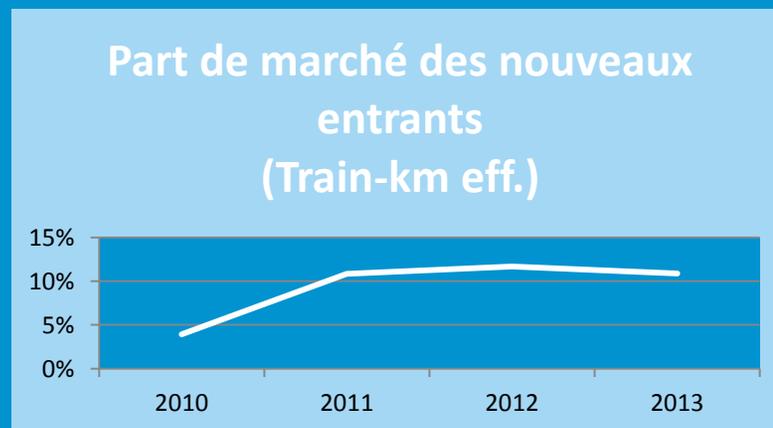
Le transport de fret ferroviaire est plus sensible aux retards que le transport de voyageurs. Un train de marchandises attendra ses marchandises avant de partir. En revanche, un train de voyageurs n'attendra pas un voyageur qui est en retard. C'est probablement pour cette raison que tant de sillons ne sont pas décommandés.

Pour assurer un marché ferroviaire efficace et transparent pour le transport de fret, il nous semble indiqué qu'Infrabel prenne à cœur le problème des sillons réservés non utilisés et revoit éventuellement la politique de réservation et d'annulation des sillons.

Transport international de voyageurs

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

Le seul nouvel opérateur est Eurostar Int. Limited, qui assure la liaison Bruxelles- Londres. Cette entreprise est toutefois une joint-venture réunissant la SNCB, la SNCF et LCR (London and Continental Railways). Comme l'indique le graphique ci-après, cette compagnie représente, à elle seule, près d'un dixième du transport international de voyageurs.



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 concurrence sur ce marché. Citons, par exemple, les barrières technologiques, comme les coûts d'investissement élevés et les exigences d'interopérabilité imposées aux nouveaux opérateurs, ainsi que les dispositions légales qui brident le cabotage. Il est évident que ces restrictions freinent la dynamique de marché.

Du fait de la politique de placement de produit de la SNCB, le consommateur peut avoir l'impression qu'il existe plusieurs entreprises actives sur le marché. Des produits comme le Thalys et l'ICE se positionnent comme des marques individuelles pour les voyageurs internationaux notamment en raison de leurs rames et marketing propres. De ce fait, la concurrence sur le marché du transport international de voyageurs peut sembler avoir augmenté tandis que, dans les faits ce marché, est encore toujours de type monopolistique.



L'aéroport de Bruxelles-National

L'année 2013 a marqué le milieu de la période de régulation 2011 – 2015, ainsi que le lancement du principal chantier prévu : le Connector. Ce bâtiment, qui représente un investissement conséquent, permettra de relier de plain-pied le terminal au Pier A, rendant l'utilisation du tunnel actuel superflue. Il concentrera également les fonctions de contrôle de sûreté et de contrôle aux frontières, actuellement séparés entre les Pier A et B.

A ces titres, le Connector représente une étape importante dans le développement de l'aéroport, qui retient également toute l'attention du Service.



Le renouvellement de la licence de l'exploitant aéroportuaire

Le fonctionnement de Brussels Airport est régi par un document de base : la licence d'exploitation. Ce document, qui fixe les obligations de l'exploitant de l'aéroport, ainsi que les aspects qualitatifs, tarifaires, environnementaux ou associés à la sécurité et à la sûreté, est délivré après délibération en conseil des ministres. Sa durée de validité est illimitée.

Il est donc peu fréquent qu'il soit procédé à son renouvellement. Les cas prévus par l'arrêté royal du 27 mai 2004 portant sur la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et sur les installations aéroportuaires portent sur une cession, une fusion, une scission ou un changement de contrôle.

Les actionnaires de la société titulaire de la licence utilisaient une structure duale, avec une société faîtière (Brussels Airport Holding) et une société opérationnelle subordonnée (The Brussels Airport Company) titulaire de la licence d'exploitation. Afin d'améliorer la transparence de la société vis-à-vis des marchés financiers, ils ont décidé de fusionner les deux entités en une seule, désormais appelée Brussels Airport Company.

Cette fusion, qui ne changeait rien au niveau opérationnel, impliquait un changement de contrôle au niveau du titulaire de la licence. C'est pourquoi un renouvellement de cette licence a été demandé.

Ce renouvellement est décidé en conseil des ministres, sur proposition du ministre compétent. Il revient au Service de Régulation de recevoir le dossier de demande, de vérifier si les conditions prévues par l'arrêté royal sont remplies et de rédiger une recommandation à l'attention du ministre.

Ces conditions sont assez strictes, car il s'agit, le cas échéant, de protéger l'intérêt général contre un changement d'actionnaires qui n'offrirait pas toutes les conditions d'honorabilité, de stabilité et de professionnalisme.

Les critères pour le renouvellement de la licence sont identiques à ceux prévus pour l'obtention d'une nouvelle licence :

1. Démontrer son honorabilité et son expérience professionnelle, ses capacités techniques et financières et la qualité de son organisation ;
2. Avoir la capacité de répondre aux nécessités du trafic aérien belge et de satisfaire les besoins des usagers à long terme ;
3. Soumettre un plan de développement quinquennal ;
4. Présenter les qualités nécessaires pour assurer la sûreté des personnes ;
5. Présenter les qualités nécessaires pour assurer la sécurité et la qualité des installations aéroportuaires ;
6. Obtenir et démontrer sa capacité de conserver la certification des installations aéroportuaires ;
7. S'engager à constituer une couverture adéquate du risque en matière de responsabilité civile créé par l'exploitation d'installations aéroportuaires ;
8. S'engager à garantir son indépendance à l'égard des usagers ;

Sur la base de la demande introduite par le titulaire de la licence le 19 décembre 2012, le Service de Régulation a vérifié la qualité des informations correspondant à ces différentes exigences. En l'espèce, certains aspects à contrôler se sont avérés évidents, du fait que les actionnaires restaient les mêmes, ainsi que toute la structure opérationnelle. D'autres, touchant la sûreté, la sécurité ou l'environnement ont été contrôlés en collaboration avec la Direction générale du Transport aérien (SPF Mobilité et Transports).

Sur la base des résultats positifs des différentes investigations, le Service de Régulation a transmis un avis positif au secrétaire d'Etat à la Mobilité le 8 février 2013. La licence a été renouvelée par arrêté royal, le 7 mai 2013 et est entrée en vigueur à la fusion effective des deux sociétés concernées.

Activités 2013

Décisions et avis

Le Service a émis l'avis A-2013-01-LA portant sur la demande de renouvellement de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, introduite par « The Brussels Airport Company », comme détaillé ci-dessus.

Dossiers traités

En matière de licence d'exploitation

General Aviation

Le Service a accordé une attention toute particulière au déploiement des mesures permettant un fonctionnement correct de marché à General Aviation : déploiement d'un second prestataire de services en escale, SLA et chartes de qualité identiques pour les deux compagnies, respect des tarifs régulés approuvés et publiés.

En matière de contrôle tarifaire

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.



Communication des tarifs

Conformément aux termes de l'arrêté de licence, le Service a reçu copie du courrier envoyé le 19 décembre 2013 par le titulaire de la licence aux utilisateurs concernant les tarifs devant entrer en vigueur au 1er avril 2014.

En matière de suivi de la qualité

Le Service est actif dans le suivi de la mise en place des outils prévus par la licence d'exploitation, les conventions de niveau de service avec les prestataires de services en escale et les charges de qualité, applicables à l'environnement General Aviation.

Dans le cadre d'un programme visant à l'amélioration constante de la qualité, le gestionnaire de l'aéroport s'est engagé à utiliser une structure unique pour la définition des indicateurs techniques de qualité, en commençant par les indicateurs FIDS⁹ et 400Hz¹⁰. De même, les enquêtes de satisfaction des passagers porteront annuellement sur un minimum de 1.5000 personnes, afin de permettre un suivi pertinent de l'évolution de la satisfaction au cours du temps.



⁹ Les FIDS (Flight Information Display Screens) sont les écrans d'information sur les vols en partance mis à la disposition des passagers dans l'aéroport.

¹⁰ Le service 400 Hz consiste à mettre du courant électrique à la disposition des avions en position de parking.

En matière de suivi du développement des installations aéroportuaires

Suivi des investissements pour la période 2011 - 2016

Le Service a participé en tant qu'observateur à la réunion organisée le 29 novembre par le titulaire de la licence à l'attention des usagers, dans le cadre du suivi annuel des projets d'investissement ayant un impact spécifique sur les tarifs. Les informations portaient sur les projets suivants :

APRON 9 East

Le projet consiste en la construction de 3 stands supplémentaires du côté Brucargo. Le projet est finalisé, dans le budget prévu.

TWY N Fase 1

Le projet consiste en la réalisation d'un taxiway desservant Brucargo. En raison de la baisse du trafic, il a été reporté au-delà de la présente période 2011 – 2016.

Expansion T zone

Le projet porte sur la réalisation de deux passerelles à l'extrémité du Pier A. La création d'une nouvelle porte d'embarquement à la place des salons de Brussels Airlines a été reportée.

Le budget initial devrait être respecté.

Connector

Il s'agit de l'investissement le plus significatif de la période 2011 – 2016. Il vise à la création d'un bâtiment multifonctionnel reliant le terminal au Pier A. Sa mise en service est prévue pour 2015.

Le régulateur constate que le budget initialement prévu a été dépassé. Ceci peut provenir tout à la fois de changements de spécifications comme de hausses de prix. Les budgets d'investissement sont en effet fixés pour 5 ans, ce qui ne permet pas toujours une transparence optimale ni une planification financière sans risques. Le régulateur constate que la réglementation ne prévoit pas qu'il puisse valider les dépenses réellement engagées, même si elles s'écartent des plans.





Fonctionnement

Le Service et le titulaire de la licence ont convenu de l'utilisation d'un extranet mis à disposition par Brussels Airport Company pour sauvegarder les versions à jour de l'ensemble des documents de référence échangés entre les parties, et en particulier : les chartes de qualité, les conventions de niveau de service passées entre le titulaire de la licence et les prestataires de services en escale, le plan de développement et l'ensemble des documents échangés dans le cadre des consultations tarifaires.

Le Service de Régulation se réjouit de disposer d'un outil de travail performant facilitant la consultation des documents de référence et la collaboration avec Brussels Airport Company.

Présence institutionnelle

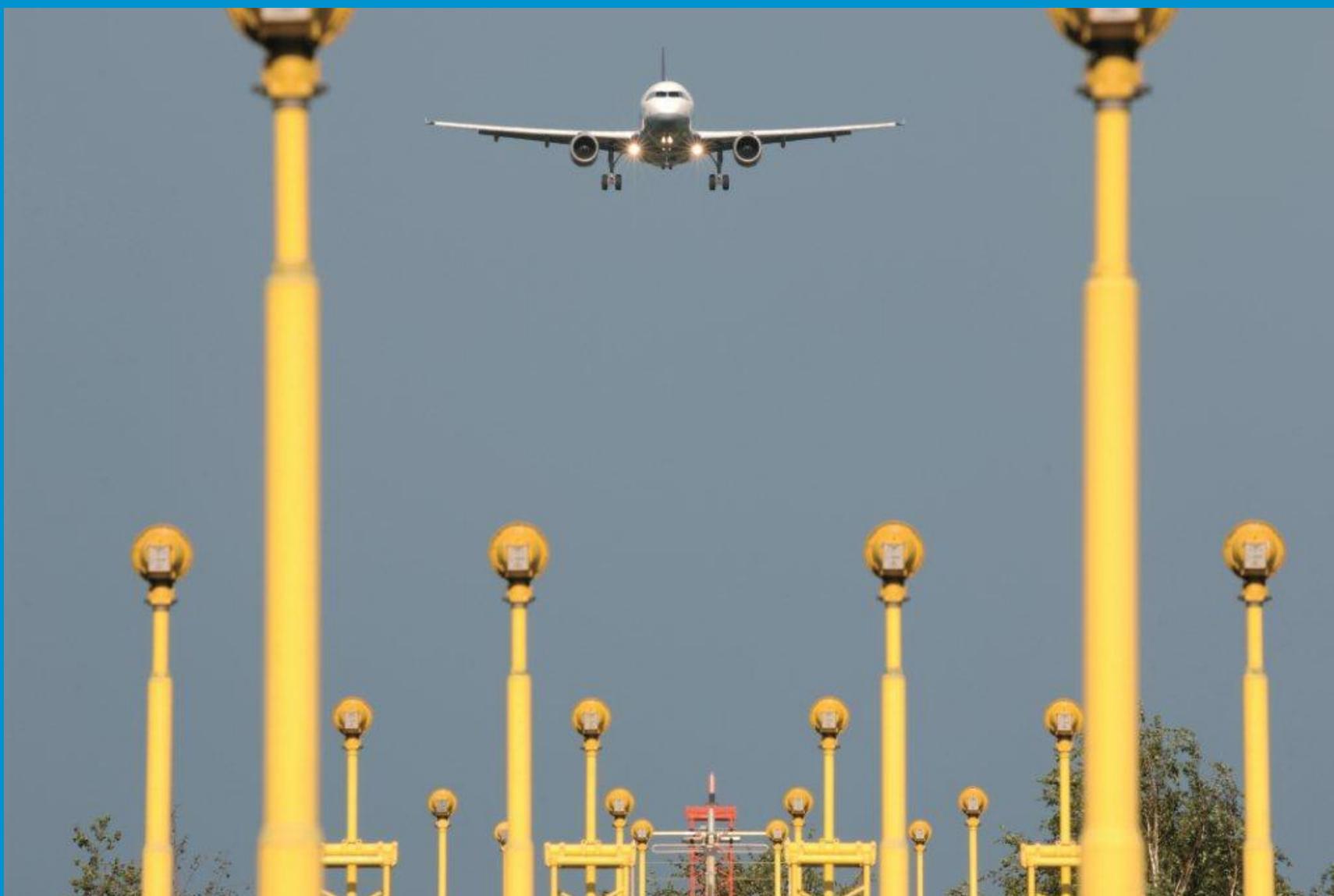
Enquêtes internationales

Le Service a participé en 2013 à deux enquêtes internationales portant sur la situation de la régulation aéroportuaire en Belgique. Celle diligentée par l'OSCE et celle commandée par la Commission européenne dans le contexte de l'évaluation de la directive 2009/12/CE sur les charges aéroportuaires.

Le Service a été informé que, en date du 20 novembre, la Commission européenne a mis la Belgique en demeure en raison de sa transposition de la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires. Il émettra un avis sur la question en 2014.

Régulateurs aéroportuaires européens

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. Une telle réunion s'est tenue les 19 et 20 septembre à Stockholm.



Le transport ferroviaire

Au niveau ferroviaire, 2013 a été une année marquée par bon nombre de changements pour le Service de Régulation. Ainsi, les chemins de fer belges ont été réformés pour satisfaire aux attentes européennes. Dans ce cadre, le Service de Régulation s'est vu attribuer un certain nombre de nouvelles compétences (voir également cadre à la page 9).

Par ailleurs, au niveau européen ce fut également une année agitée avec la mise en place des premiers corridors de fret et les activités relatives à la refonte (Directive 2012/34/UE) du quatrième paquet ferroviaire. Dans le présent chapitre, le dossier des corridors de fret sera abordé de manière plus détaillée.

Tous ces développements ont amené des tâches supplémentaires pour le Service de Régulation. A côté de ces nouveaux défis, les activités quotidiennes ont également réclamé toute notre attention. Nous en donnons ci-après un aperçu succinct.

Activités 2013

Avis et recours

D-2013-01-S

En septembre, le Service de Régulation a statué sur la demande de l'entreprise ferroviaire SNCB de déterminer si le transport ferroviaire de passagers, entre La Haye et Bruxelles, envisagé par l'entreprise ferroviaire Arriva, était principalement destiné à transporter des passagers entre des gares situées dans différents états membres.

Arriva ayant retiré sa communication, le Service de Régulation a décidé que l'objet de la demande de la SNCB n'existait plus.

La décision in extenso peut être consultée sur le site internet du Service de Régulation.

D-2013-02-S

En 2013, le Service de Régulation a traité une plainte d'une entreprise ferroviaire relative à une supposée discrimination dans l'octroi d'accès au faisceau de Ramskapelle. L'examen ainsi que les documents remis par les deux parties n'ont cependant pas fournis d'éléments décisifs. Le Service de régulation a jugé cette plainte non fondée.

La décision in extenso peut être consultée sur le site internet du Service de Régulation.

A-2013-02-C

Le 4 septembre 2013, le Service de Régulation donnait son avis quant au modèle d'accord-cadre pour les capacités de l'infrastructure ferroviaire.

Un accord-cadre est une convention qui fixe les droits et obligations d'un utilisateur de capacité et du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les capacités d'infrastructure ferroviaire et les principes de tarification, pour une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service. L'accord-cadre précise les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire demandées par le candidat mais ne définit pas un sillon de façon détaillée. Il est établi pour répondre aux besoins commerciaux légitimes d'un candidat.

L'avis in extenso peut être consulté sur le site internet du Service de Régulation.

Wetteren (transfert de capacité)

Le Service de Régulation a entamé, en 2013, une enquête dans le cadre de sa mission de contrôle pour vérifier s'il n'y a pas eu violation des principes de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire. Il s'agit de vérifier si un transfert ou échange de capacités d'infrastructure n'a pas eu lieu dans le contexte de l'accident ferroviaire qui s'est produit à Wetteren, le 4 mai 2013.

Missions continues

Belgique

Document de référence du réseau

Le Service de Régulation a été consulté au sujet du projet de document de référence du réseau 2015 et a fait part de ses remarques. Le document de référence du réseau est disponible sur le site d'Infrabel.

Régime de performance

Au 1er janvier 2013, un système d'amélioration des performances est entré en vigueur conformément à l'arrêté royal du 6 juillet 2011¹¹. Ce système d'amélioration des performances est d'application sur l'ensemble du réseau et a pour objectif d'optimiser les performances. Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes occasionnant des défaillances sur le réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de performances supérieures aux prévisions.

En 2013, le Service de Régulation n'a reçu aucune de plainte concernant l'attribution des valeurs pivot ou des retards.

¹¹ L'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.

Europe

Règlement (UE) n° 913/2010 (corridors de fret)

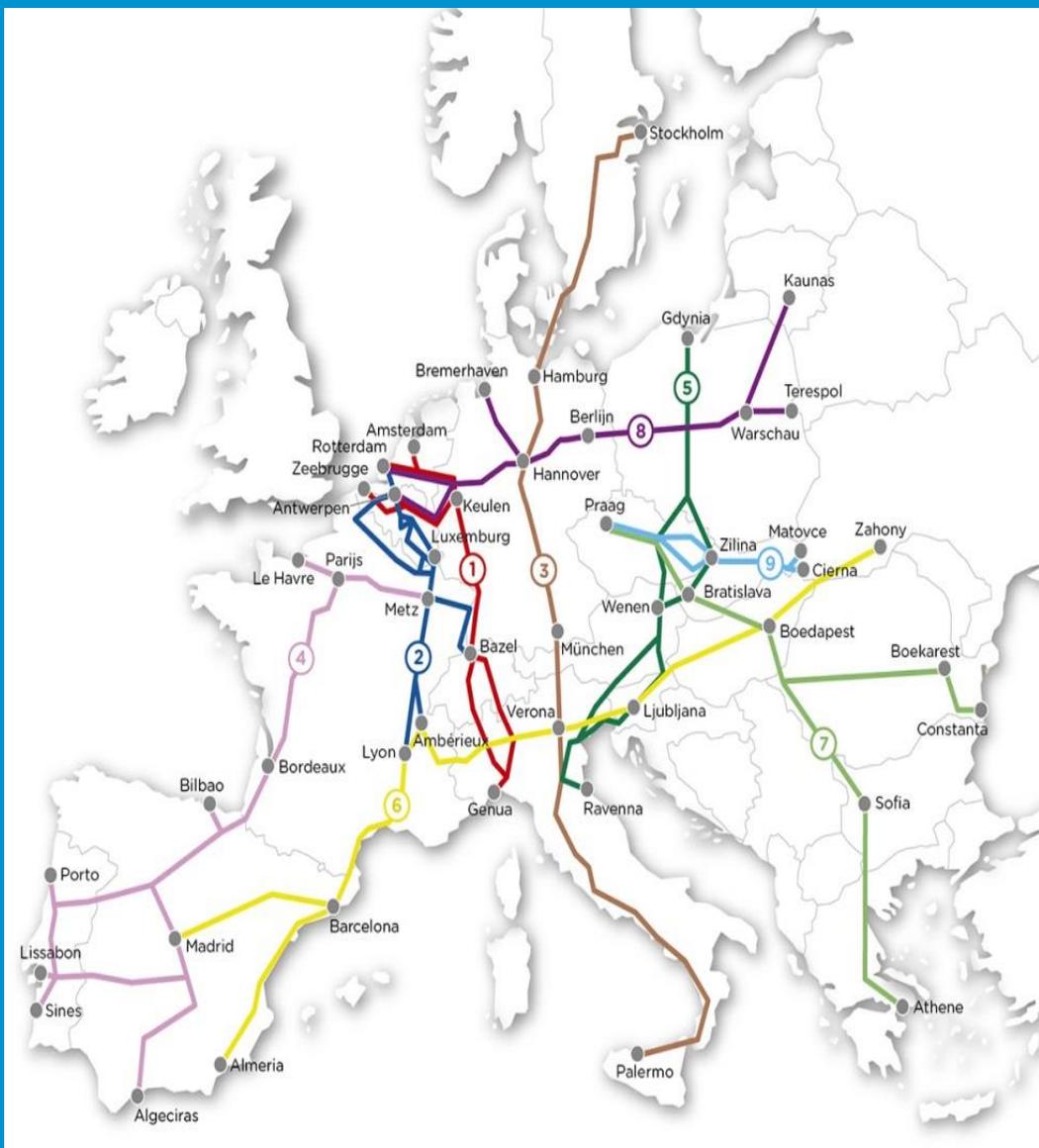
Règlement (UE) n° 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (dénommé ci-après Règlement) a été lancé avec pour objectif d'améliorer l'attractivité et l'efficacité du transport ferroviaire international. Le Règlement a initialement fixé 9 corridors de fret en vue d'optimiser l'utilisation du réseau ferroviaire européen et de réaliser une mobilité durable. Trois de ces corridors de fret comptent une partie belge.

Corridor 1: Zeebrugge – Anvers / Rotterdam – Duisbourg – Bâle – Milan – Gènes (rouge)

Corridor 2: Rotterdam – Anvers - Luxembourg - Metz - Dijon - Lyon / Bâle (bleu)

Corridor 8: Bremerhaven / Rotterdam / Anvers- Aix-la-Chapelle / Berlin - Varsovie - Terespol/Kaunas (mauve)

Le Corridor Rhin - Alpes (Corridor 1) et le Corridor Mer du Nord – Méditerranéen (Corridor 2) ont été officiellement lancés en 2013. Le Corridor 8 suivra également en 2015.



Fonctionnement des corridors

Le Règlement impose de créer une structure de gouvernance appropriée pour chaque corridor de fret afin de stimuler la coordination entre les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure et garantir la continuité le long du corridor.

Comité exécutif

Pour chaque corridor de fret, un comité exécutif, au sein duquel sont représentés les états membres, doit être mis en place. Ce comité est chargé de définir les objectifs généraux du corridor de fret. Le Comité exécutif doit fixer le cadre pour l'attribution des capacités d'infrastructure sur le corridor. Les comités exécutifs des Corridors 1 et 2 ont décidé d'établir ensemble le cadre de répartition des capacités. Ils l'ont fait sous la forme d'une décision qui a été publiée le 6 mars 2013 dans le JOUE.

Comité de gestion

Outre le comité exécutif, un comité de gestion au sein duquel sont représentés les gestionnaires de l'infrastructure doit être mis en place. Ce comité de gestion est chargé d'établir un plan d'exécution dans lequel sont notamment décrits les caractéristiques du corridor de fret et les mesures qui sont nécessaires pour le mettre en place. Le plan d'investissement et les objectifs du corridor sont également repris dans ce plan.

Le comité de gestion doit également réaliser une étude de marché en matière de transport et l'actualiser régulièrement. Les éléments essentiels de cette étude doivent également être repris dans le plan d'exécution.

Par ailleurs, il doit également élaborer un plan d'investissement comprenant les investissements détaillés à moyen et long termes dans l'infrastructure.

Groupes consultatifs

Le comité de gestion doit également créer deux groupes consultatifs au sein desquels sont respectivement invités les entreprises ferroviaires, les gestionnaires et les propriétaires de terminaux.

Le TAG (Terminal Advisory Group) peut émettre un avis sur chaque proposition du comité de gestion qui a des conséquences directes sur les investissements dans les terminaux et la gestion des terminaux.

Le RAG (Railway Advisory Group) peut émettre un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences pour les entreprises ferroviaires.

Les deux groupes consultatifs peuvent également émettre des avis de leur propre initiative. Le comité de gestion doit en tenir compte.

Corridor Information Document (CID)

En vertu du Règlement, le comité de gestion est tenu d'établir un Corridor Information Document. Ce document doit contenir toutes les informations concernant l'infrastructure ferroviaire du corridor, avec l'accent sur les conditions d'accès commerciales et légales.

Le CID des Corridors 1 et 2 peut être trouvé sur leur site internet respectif.

Guichet unique (Corridor One Stop Shop)

L'article 13 du Règlement impose que chaque corridor de fret, et plus précisément le comité de gestion, instaure un guichet unique offrant aux entreprises ferroviaires ou aux demandeurs habilités (voir ci-dessous) la possibilité de présenter des demandes, et d'obtenir une réponse à celles-ci, en un seul endroit et une seule opération, concernant des capacités d'infrastructure pour les trains de marchandises traversant au moins une frontière le long du corridor de fret.

Le guichet unique est également l'instance qui publie préalablement les sillons préétablis et la réserve de capacité. Le guichet unique exerce ses activités de manière transparente et non discriminatoire. Ses activités sont soumises au contrôle des organismes de contrôle..

Sillons préétablis (Pre-arranged paths (PaP's))

Le comité de gestion évalue les besoins de capacités à allouer aux trains de marchandises sur les corridors de fret en tenant compte de l'étude de marché relative au transport et définit les sillons ferroviaires préétablis destinés aux trains de marchandises. Les sillons ferroviaires préétablis des Corridors 1et 2 ont fait l'objet d'une publication au début du mois de janvier cette année.

Un sillon préétabli est un sillon composé à l'avance sur un corridor de fret qui peut être proposé sur l'ensemble ou des parties du corridor. L'objectif de ces sillons ferroviaires préétablis est d'assurer une meilleure utilisation de la capacité disponible et de contribuer à la création efficace de sillons ferroviaires internationaux basés sur les nécessités du marché. De plus, cela permet de fournir aux utilisateurs de manière transparente la capacité disponible et de leur permettre de la demander en une seule opération.

Pour réserver ces sillons préétablis, il faut utiliser le programme informatique PCS (Path Coordination System). Vous trouverez davantage d'informations concernant l'accès à ce programme sur le site : <http://pcs.rne.eu>.

Outre les sillons préétablis, on peut également demander des sillons ferroviaires au C-OSS (capacité de réserve).

Candidats autorisés (Authorised Applicants)

L'article 15 du Règlement autorise des demandeurs autres que des entreprises ferroviaires, tels que des chargeurs, des transitaires ou des opérateurs de transport combiné, à demander de la capacité sous la forme de sillons préétablis ou de réserve de capacité.

Tâches des organismes de contrôle

Maintenant que les premiers corridors ont officiellement été lancés, une nouvelle phase commence pour le Service de Régulation. En effet, le Règlement 913/2010 prévoit, en son article 20, un rôle important pour les organismes de contrôle.

Ainsi, le Règlement stipule que les organismes de contrôle doivent coopérer pour surveiller la concurrence sur le corridor et, en particulier, assurer un accès non discriminatoire au corridor. Par ailleurs, ils constituent l'instance de recours et doivent être facilement accessibles pour les acteurs du marché.

Accord de coopération

Pour accomplir ces tâches, le Service de Régulation a conclu des accords de coopération avec les autres organismes de contrôle des deux corridors concernés. Dans ces accords sont précisés la manière dont les plaintes seront traitées et qui en sera responsable. Il a été décidé qu'en cas de plainte formulée contre le Corridor One Stop Shop, c'est l'organisme de contrôle du pays où celui-ci a son siège social qui est compétent pour traiter la plainte. Pour le Corridor 1, c'est le Régulateur allemand Bundesnetzagentur et pour le Corridor 2, c'est l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR).

Pour les plaintes qui ont trait uniquement aux matières nationales, c'est l'organisme de contrôle du pays concerné qui reste compétent.

Manuel

La Commission européenne a édité un manuel en appui du Règlement. Ce manuel comprend des directives et des recommandations relatives à l'implémentation des corridors de fret visant à contribuer à une mise en œuvre harmonisée du Règlement. La Commission européenne procède actuellement à la mise à jour de ce manuel. Dans cette mise à jour, la Commission accordera également une attention approfondie au rôle des organismes de contrôle. A cette fin, un chapitre tout neuf sera ajouté dans lequel les responsabilités et les missions des organismes de contrôle seront davantage détaillées.

European Network of Rail Regulatory Bodies

Des réunions trimestrielles du European Network of Rail Regulatory Bodies ont lieu au niveau européen. L'ensemble des organismes de contrôle ainsi que la Commission européenne sont présents à ces réunions. Trois réunions ont eu lieu en 2013. Ces réunions constituent le cadre idéal pour partager connaissances et bonnes pratiques, et apprendre des états membres ayant une plus grande expérience de la régulation ferroviaire.

L'objectif de ce réseau est de faciliter la collaboration et l'échange d'informations entre les organismes de contrôle nationaux. Le réseau conseille en outre la Commission dans la préparation de mesures d'exécution, telles que par exemple les différentes mesures qui doivent être prises dans le cadre de la refonte..

IRG-Rail

Depuis décembre 2013, le Service de Régulation est un membre à part entière d'IRG-Rail. IRG-Rail est l'abréviation pour "Independent Regulators Group – Rail", un réseau d'organismes de contrôle indépendants de 25 pays européens. L'objectif principal de ce réseau est de faciliter la création d'un marché ferroviaire interne unique, compétitif, efficace et durable en Europe. IRG-Rail fait fonction de plateforme où les organismes de contrôle nationaux peuvent collaborer, échanger des informations et aborder les meilleures pratiques afin de pouvoir faire face aux défis actuels et futurs en matière de régulation et de permettre à un cadre réglementaire européen univoque de voir le jour.

Les activités de IRG-Rail se répartissent en 4 groupes de travail (Access / Charges / Market Monitoring / Emerging legislative proposals).

Vous trouverez davantage d'informations sur le site internet d'IRG-Rail. ¹²

¹² <http://www.irg-rail.eu/>

Développements juridiques

En 2013, d'importants changements ont été apportés dans la législation et la réglementation qui concernent directement le Service de Régulation.

Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

La loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire a été publiée le 20 décembre 2013 et est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2014. Cette loi remplace 3 lois :

- 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;
- la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

Cette loi transpose les directives européennes 91/440/CEE, 95/18/CE, 2001/14/CE, 2004/49/CE, 2007/59/CE, 2008/57/CE et (partiellement) 2012/34/UE en droit belge.

Le chapitre 6 du Code ferroviaire énumère les missions et les pouvoirs du Service de Régulation.



Loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges

La loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges a été publiée au Moniteur belge le 13 septembre 2013. Celle-ci marque une nouvelle étape dans la réforme des chemins de fer belges. En 2005, sous l'impulsion de l'Europe, la SNCB unitaire est scindée en trois entreprises publiques autonomes : la SNCB, Infrabel et la SNCB Holding.

Par la loi du 30 août 2013, le gouvernement veut pallier les manquements de cette structure et l'on passe à une structure bicéphale. Cette nouvelle structure comprend une entreprise ferroviaire (SNCB) et un gestionnaire de l'infrastructure (Infrabel). De plus, cette loi porte création d'une nouvelle filiale commune (HR Rail) qui constituera l'employeur et mettra du personnel à la disposition des deux entreprises.

L'entreprise ferroviaire est responsable à elle seule de la communication avec les voyageurs, le gestionnaire de l'infrastructure doit se concentrer sur ses tâches clés, c'est-à-dire la gestion et la mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire.

La loi du 30 août 2013 dessine toutefois uniquement les grandes lignes de la réforme et habilite le Roi à mettre en œuvre cette réforme de la manière la plus appropriée.

Arrêtés d'exécution

Deux de ces arrêtés d'exécution pris dans le cadre des lois susmentionnées concernent directement le Service de Régulation..

L'arrêté royal du 21 décembre 2013 modifiant le Code ferroviaire, en vue de l'extension des compétences à l'organe de contrôle

Cet arrêté est pris en exécution de l'article 9 de la loi et donne au Service de Régulation des compétences supplémentaires en ce qui concerne la convention de transport entre le gestionnaire de l'infrastructure et la SNCB.

Ainsi, il faut demander l'avis du Service de Régulation avant de conclure ou de modifier la convention de transport. Par ailleurs, le ministre en charge des entreprises publiques peut demander au Service de Régulation de réaliser un audit annuel de l'exécution de la convention de transport.

A la demande du ministre qui a les Entreprises publiques dans ses attributions, le Service de Régulation réalise un audit annuel de l'exécution de

la méthode d'enregistrement des perturbations utilisée par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le Service de Régulation doit également contrôler le respect des règles de non-discrimination visées à l'article 10 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges. Cet article 10 prévoit les règles en matière de services à fournir aux entreprises ferroviaires.

L'arrêté royal prévoit en outre que le Service de Régulation tranche, dans les 10 jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, et dans les 30 jours ouvrables, les litiges concernant l'exécution de la convention de transport à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire.

Enfin, le Service de Régulation doit vérifier que l'exercice de la servitude perpétuelle ne porte pas atteinte au droit d'accès visé à l'article 9/1 du Code ferroviaire.

L'arrêté royal du 21 décembre 2013 modifiant le Code ferroviaire en ce qui concerne les services à fournir aux entreprises ferroviaires

Cet arrêté royal a été pris en exécution de l'article 10, 1°, de loi du 30 août 2013.

Cet article 10, 1°, prévoit que le Roi fixe, de manière non discriminatoire, les règles qui accordent aux entreprises ferroviaires l'accès aux gares, aux points d'arrêt non gardés et aux emplacements convenables prévus dans les gares pour les services de billetterie.

Selon cet AR, le Service de Régulation doit déterminer les délais dans lesquels les entreprises ferroviaires doivent obtenir une réponse à leurs demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services

Par ailleurs, une plainte peut être introduite auprès du Service de Régulation s'il n'est pas possible de répondre à la demande d'un demandeur. Le Service de Régulation peut, le cas échéant, prendre des mesures pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce demandeur.

Règlement (UE) 913/2010

Les développements au niveau de ce Règlement sont détaillés ci-dessus.

Directive 2012/34/UE - Refonte

En 2012, la Commission européenne a apporté d'importantes modifications au premier paquet ferroviaire. Pour rappel, le premier paquet ferroviaire comprend trois directives (2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE) qui ont été modifiés en 2004 (deuxième paquet ferroviaire) et 2007 (troisième paquet ferroviaire). Le premier paquet ferroviaire avait pour objectif la reprise du marché ferroviaire au travers d'une libéralisation progressive au niveau européen.

Au cours de la dernière décennie, la part du rail s'est stabilisée, après une longue période de diminution, dans répartition modale ("modal split"¹³) Cependant, différents problèmes gênent la réalisation d'un marché ferroviaire unique.

Outre la simplification de la législation actuelle par la fusion de trois directives, la Directive (UE) 2012/34 (ci-après refonte) veut moderniser la législation et s'attaquer aux problèmes clés du marché ferroviaire. Les trois problèmes principaux sont le faible niveau de concurrence, une régulation inadéquate et la faiblesse des investissements (tant publics que privés);

Pour pallier au problème de la régulation, la refonte prévoit les éléments suivants:

- extension des compétences des organismes de contrôle nationaux ;
- exigence d'indépendance pour les organismes de contrôle nationaux ;
- renforcement du "pouvoir" des régulateurs ferroviaires nationaux (avec des compétences en matière de sanction, d'audit et d'enquête ex-officio) et l'obligation pour ces organismes de collaborer avec leurs homologues en ce qui concerne les questions frontalières.

Ces nouvelles compétences et missions figurent dans les articles 55, 56 et 57 de la refonte. Vous trouverez le texte de la refonte à l'adresse internet suivante: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:FR:PDF>

¹³ "Modal split" est la répartition des déplacements entre les différents modes de transports (modalités).

Quatrième paquet ferroviaire

Le quatrième paquet ferroviaire a pour objet d'achever l'espace ferroviaire unique européen pour stimuler la compétitivité et la croissance européennes. Ce paquet comprend une communication globale /d'accompagnement et six propositions législatives dont trois concernent (le retrait) un Règlement et trois, une directive.

La proposition la plus marquante est la proposition de modification du Règlement n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Par cette proposition, la Commission européenne vise à :

- obtenir une qualité et efficacité opérationnelle plus grande pour le transport ferroviaire de passagers ;
- améliorer la compétitivité du rail par rapport aux autres modes de transport;
- renforcer l'espace européen unique des transports.

La proposition comprend des règles pour l'attribution de contrats de service public pour le transport ferroviaire de passagers (par des procédures d'adjudication obligatoires) et des mesures d'accompagnement dont l'objectif est d'augmenter les chances de réussite des procédures d'adjudication.

En première lecture, le Parlement européen a revu de manière appréciable la proposition initiale de la Commission, principalement sur le plan des "piliers du marché " du paquet (les directives sur la structure stratégique et l'ouverture du marché ainsi que le Règlement sur les contrats de service publics). Ainsi, l'obligation de mise en concurrence pour les contrats de service public est postposée à 2019 et diverses exceptions ont été prévues afin que l'attribution directe de ces contrats puisse encore se faire. Il appartient à présent au Conseil européen de faire connaître son point de vue concernant cette proposition.



Adresses utiles

SECRETAIRE D'ETAT À LA MOBILITÉ

Rue de la Loi 51
1040 BRUXELLES

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles

AEROPORT

THE BRUSSELS AIRPORT COMPANY

Siège d'exploitation
Aéroport de Bruxelles-National
1930 Zaventem

Siège social
Building Diamant
Boulevard A. Reyers 80
1030 Bruxelles

AOC BRUSSELS

Brussels National Airport
BP 78
B-1930 Zaventem

CHEMINS DE FER**INFRABEL**

Avenue Fonsny
1030 Bruxelles

LICENCES

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire
La 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

L'ORGANISME D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS FERROVIAIRES

Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles