



**Service de Régulation du Transport Ferroviaire et de
l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National**

**Décision D-2015-10-S dans le cadre de la mission de contrôle du document de référence du
réseau 2014-2015**

**AVERTISSEMENT :
Document de courtoisie sans valeur juridique
Original en NL**

1. Objet

1. Le 7 août 2014, le Service de Régulation a initié une mission de contrôle relative au document de référence du réseau 2014-2015 – ci-après dénommé document de référence du réseau 2015. Ceci a eu lieu consécutivement à la publication du document de référence du réseau 2015 qui ne fait pas mention de certaines remarques formulées par le Service de Régulation au cours de la phase d'avis.
2. Cette mission de contrôle portait notamment sur les points suivants :
 - a. *Candidats* – préciser de qui peut émaner une demande de capacités.
 - b. *Infrastructure saturée* – adaptation des principes de fixation des priorités aux dispositions figurant dans l'article 40 du Code ferroviaire.

2. Faits et rétroactes

3. Le 8 octobre 2013, Infrabel soumet le projet de document de référence du réseau 2015 pour avis au Service de Régulation.
4. Le 12 novembre 2013, le Service de Régulation transmet par courrier ses remarques concernant ce projet à Infrabel.
5. Le 2 avril 2014, le Service de Régulation reçoit par courrier la réponse d'Infrabel à ses remarques.
6. Le Service de Régulation est d'avis que la réponse du gestionnaire de l'infrastructure n'est pas probante et initie le 7 août 2014 une mission de contrôle.
7. Le 2 octobre 2014, le Service de Régulation et Infrabel se réunissent en vue d'aboutir à une solution. Lors de cette réunion, il est convenu qu'Infrabel fournirait une réponse par courrier officiel au Service de Régulation.
8. Le 15 mars 2015, le Service de Régulation envoie un rappel à Infrabel.
9. Le 24 mars 2015, Infrabel fait savoir par courrier au Service de Régulation que le document de référence du réseau a été adapté afin de tenir compte de la première remarque du Service de Régulation concernant les candidats.
10. Durant les mois de mai et de juin, Infrabel soumet par courriel des propositions d'adaptation du point relatif à l'infrastructure saturée au Service de Régulation.
11. La loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, ci-après dénommée le Code ferroviaire, a été modifiée par la loi du 15 juin 2015 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.
12. Le 22 juillet 2015, Infrabel demande l'accord du Service de Régulation sur les modifications proposées.
13. Le 3 août 2015, le Service de Régulation transmet par courrier son accord sur les adaptations proposées.

14. Le 21 août 2015, le Service de Régulation reçoit une lettre d'Infrabel dans laquelle celui-ci annonce que le document de référence du réseau sera adapté en août avec les modifications proposées.
15. Le 28 août 2015, le Service de Régulation et le secteur sont informés par courriel des adaptations apportées au document de référence du réseau 2015 et au document de référence du réseau 2016.

3. Base légale

16. L'article 20 du Code ferroviaire stipule que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit le document de référence du réseau et en assure la publicité, après consultation de l'organe de contrôle, des candidats et des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau.
17. L'article 62, § 3, 1^o du Code ferroviaire charge le Service de Régulation de contrôler la conformité du document de référence du réseau à ce même Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution.
18. L'article 40, § 3 stipule que les principes régissant la procédure de coordination doivent être définis dans le document de référence du réseau et qu'ils doivent refléter en particulier la difficulté de tracer des sillons internationaux.

4. Enquête

a. Observations du Service de Régulation

19. Après que le Service de Régulation a constaté qu'Infrabel n'avait pas adapté le document de référence du réseau 2015 en fonction de ses remarques – telles que figurant dans l'avis du 12 novembre 2013 – il a initié une mission de contrôle. Les deux points sur lesquels portait cette mission de contrôle sont détaillés ci-après.

Candidats

20. L'article 32, § 1^{er} du Code ferroviaire stipulait, avant la modification du 15 juin 2015, que les demandes de capacités de l'infrastructure pouvaient uniquement être introduites par « ... *les candidats visés à l'article 5 titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité* ». Toutefois, le document de référence du réseau précise que les entreprises ferroviaires « *qui possèdent une licence et ont entamé la procédure pour l'obtention d'un certificat de sécurité ferroviaire peuvent introduire une demande de capacité auprès du gestionnaire de l'infrastructure.* »

Infrastructure saturée

21. Le document de référence du réseau prévoit une procédure de coordination en cas de demandes concurrentes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure. Il stipule que : « Dans le cas où aucune solution ne peut être trouvée entre les candidats suite à leurs refus quant aux variantes proposées par le gestionnaire d'infrastructure, ce dernier applique les critères de priorité repris dans le tableau ci-après : »

1 ^{er} critère	<p>Le gestionnaire d'infrastructure répartit les sillons en tenant compte des priorités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Sur les lignes à grande vitesse et les lignes aménagées pour la grande vitesse: <ul style="list-style-type: none"> 1 les trains à grande vitesse ; 2 les trains rapides de voyageurs ; 3 les autres trains. — Sur les lignes spécialisées marchandises : <ul style="list-style-type: none"> 1 les trains de marchandises rapides ; 2 les trains de marchandises lents ; 3 les trains de voyageurs du service public; 4 les autres trains. — Sur les lignes spécialisées voyageurs : <ul style="list-style-type: none"> 1 les trains à grande vitesse pour la desserte intérieure et les trains rapides du service ordinaire assurant le transport intérieur de voyageurs ; 2 les autres trains à grande vitesse et les autres trains rapides de voyageurs ; 3 les trains de voyageurs lents ; 4 les trains de marchandises ; 5 les autres trains. — Sur les lignes mixtes : <ul style="list-style-type: none"> 1 les trains à grande vitesse pour la desserte intérieure et les trains rapides du service ordinaire assurant le transport intérieur de voyageurs ; 2 les autres trains à grande vitesse et les autres trains rapides de voyageurs ; 3 les trains de voyageurs lents et les trains de marchandises rapides ; 4 les trains de marchandises lents ; 5 les autres trains. <p>La définition des types de lignes et des types de trains figure à l'annexe B.7. La liste des lignes par type figure à l'annexe B.8.</p>
2 ^{ème} critère	<p>Le gestionnaire d'infrastructure attribue la capacité au candidat dont la demande de capacités produit le montant total mensuel le plus élevé de redevance d'utilisation sur le trajet total demandé sur l'infrastructure ferroviaire belge.</p>

Dans le cas où les critères mentionnés ne permettent pas de départager les candidats, alors le gestionnaire d'infrastructure déclare la section de l'infrastructure concernée comme saturée. Ces principes sont décrits en détails au point 4.4.3 du présent document de référence du réseau.

22. L'article 40, § 2 du Code ferroviaire prévoit que les principes régissant la procédure de coordination « ... reflètent en particulier la difficulté de tracer des sillons internationaux ... ». Le Service de Régulation a constaté que la fixation actuelle des priorités est contraire à ce principe. Par ailleurs, il est spécifié à l'annexe 2, point 3, g) du Code ferroviaire que le document de référence du réseau contient « les règles concernant la prise en compte éventuelle des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition ».

23. Le Service de Régulation a demandé à Infrabel d'adapter les priorités prévues dans le document de référence du réseau afin de tenir compte des éléments susmentionnés.

24. En outre, il ne ressortait pas à suffisance du document de référence du réseau que les entreprises ferroviaires sont libres de refuser la proposition alternative du gestionnaire de l'infrastructure résultant de l'application des critères.

25. Le Service de Régulation s'est longuement concerté avec Infrabel en vue d'aboutir à une solution.

b. Proposition de modification formulée par Infrabel

26. Le 28 août 2015, Infrabel a envoyé au Service de Régulation la version adaptée du document de référence du réseau dans laquelle il a apporté, dans la mesure du possible, les adaptations nécessaires.

27. Vu l'adaptation du Code ferroviaire pendant l'enquête, le premier point concernant les candidats n'était plus pertinent. L'article 32 du Code ferroviaire adapté s'énonce maintenant comme suit : « *Les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire sont introduites : 1° soit par les candidats ...* ».

28. En ce qui concerne le second point, Infrabel a proposé les adaptations suivantes au document de référence du réseau : deux adaptations ont été apportées au point 4.6.1.1. du document de référence du réseau 2015, à savoir :

a. l'ajout de la phrase : « *Quand il reçoit des demandes de capacités visant à former un sillon international, le gestionnaire d'infrastructure se coordonne avec les gestionnaires d'infrastructure concernés en vue de proposer des capacités harmonisées, dans la mesure du possible.* »;

b. l'ajout de la phrase : « *Dans le cas où les critères mentionnés ne permettent pas de départager les candidats, ou bien si un candidat refuse la capacité alternative proposée par le gestionnaire d'infrastructure suite à l'application de ces critères, alors le gestionnaire d'infrastructure déclare la section de l'infrastructure concernée comme saturée.* »

c. Conclusion

29. En ce qui concerne le point 1 relatif aux candidats, le Service de Régulation se rallie à l'argument d'Infrabel selon lequel la nouvelle définition dans le Code ferroviaire clôt la question.

30. En ce qui concerne le point 2 relatif à l'infrastructure saturée, le Service de Régulation est d'avis que la modification apportée par Infrabel met davantage en exergue le fait que les entreprises ferroviaires peuvent refuser la solution proposée.

31. L'ajout susmentionné dans le document de référence du réseau est encore insuffisant pour ce qui concerne le fait de refléter la difficulté de tracer des sillons internationaux dans le cadre de la procédure de coordination. Toutefois, Infrabel a assuré au Service de Régulation qu'il

examinera dans quelle mesure les règles de priorité peuvent être revues en vue de souligner l'importance des sillons internationaux. Infrabel créera un groupe de travail à cet effet.

5. Décision

32. Vu le fait que la remarque du Service de Régulation concernant les candidats n'était plus pertinente en raison de l'adaptation du Code ferroviaire;
33. Vu le fait qu'il a été tenu compte, dans la version adaptée du document de référence du réseau 2015, des observations du Service de Régulation concernant les remarques relatives à la possibilité de refus, par le candidat, de la capacité proposée par le gestionnaire de l'infrastructure dans le cadre de la procédure de coordination;
34. Vu le fait que le gestionnaire de l'infrastructure travaillera à l'adaptation du document de référence du réseau afin de tenir compte des dispositions figurant dans l'article 40, § 3 du Code ferroviaire.

Le Service de Régulation prend la décision suivante :

- **Les points examinés lors de la mission de contrôle initiée à la suite de la publication du document de référence du réseau 2015 ont fait l'objet d'une réponse suffisante.**
- **Le Service de Régulation suivra de près les travaux permettant de satisfaire à la disposition figurant dans l'article 40, § 3 du Code ferroviaire.**

6. Possibilité de recours

Conformément à l'article 221/1 du Code ferroviaire, un recours auprès de la cour d'appel de Bruxelles siégeant comme en référé est ouvert à toute personne justifiant d'un intérêt contre les décisions de l'organe de contrôle prises en application des articles 63, §§ 2 et 3, et 64.

La cour d'appel de Bruxelles est saisie du fond du litige et dispose d'une compétence de pleine juridiction.

Sous peine d'irrecevabilité pouvant être prononcée d'office par la cour d'appel de Bruxelles, le recours visé à l'article 221/1 est formé dans un délai d'un mois à partir de la notification de la

décision ou, pour les personnes intéressées auxquelles la décision ne devait pas être notifiée, dans un délai d'un mois à dater de la publication au Moniteur belge de la décision concernée.

Le Code judiciaire est d'application en ce qui concerne la procédure, sauf si les dispositions du présent Code ferroviaire y dérogent.

Hormis les cas où le recours est dirigé contre une décision de l'organe de contrôle infligeant une amende administrative sur pied des articles 63, § 3, et 64, le recours n'a pas d'effet suspensif, mais la cour peut ordonner, d'office ou à la demande de l'une ou l'autre partie dûment motivée dans la citation introductive d'instance, la suspension de la décision attaquée.

La cour statue sur la demande de suspension au plus tard dans les dix jours qui suivent l'introduction de la cause, sauf circonstances exceptionnelles, liées au respect des droits de la défense, motivées par la cour.

Bruxelles, le 30 septembre 2015

Pour le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de
Bruxelles-National,

Serge DRUGMAND

Directeur