



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



RAPPORT ANNUEL 2015

01 AVANT-PROPOS / p.1

02 LE SERVICE DE RÉGULATION / p.3

03 ÉVOLUTION DES MARCHÉS / p.10

04 ACTIVITÉS RELATIVES À LA
RÉGULATION AÉROPORTUAIRE / p.14



05 TRANSPORT FERROVIAIRE / p.16

06 LES TARIFS DE BRUSSELS AIRPORT
SOUS LA LOUPE / p.19

07 LES PERSPECTIVES / p.21

SOMMAIRE

01. Avant-propos



A l'image d'un système sanguin qui apporte les éléments vitaux à l'ensemble du corps et rend la vie possible, les réseaux de transport constituent un prérequis à l'existence et au développement d'un espace économique. Or, il est difficile de ne pas considérer que les deux infrastructures majeures de transport que constituent le réseau ferroviaire et l'aéroport de Bruxelles-National, sont vitales pour notre économie. Comme le montre les chiffres, l'importance de celles-ci dans la mobilité et le transport de marchandises n'a cessé de croître, ces dernières années.

Pour l'aéroport de Bruxelles-National, 2015 fut une fois de plus, une année exceptionnelle avec une fréquentation de près de 23,5 millions de passagers, ce qui équivaut à une augmentation de 7% par rapport à 2014. Le cargo a quant à lui, également connu une hausse significative, avec près de 8% d'augmentation par rapport à 2014 et ce, dans un contexte global de régression des volumes.

Pour le secteur ferroviaire, les chiffres restent stables avec toutefois des perspectives à court et moyen termes qui restent incertaines, en raison des restrictions budgétaires grevant tant l'exploitation que les investissements de l'infrastructure. La lenteur avec laquelle le cadre réglementaire européen

évolue, constitue également un frein à la mise en œuvre de services ferroviaires performants. Nonobstant ce contexte difficile, je ne peux me résoudre à sombrer dans un pessimisme, car certains indicateurs sont raisonnablement encourageants, à l'image de celui du trafic intérieur qui montre que le nombre de passagers ne cesse d'augmenter, alors que depuis 2013, le nombre de sillons utilisés décroît pour ces mêmes services. Nous transportons donc plus de personnes en utilisant moins de capacité.

Sur le plan interne, pour le Service de Régulation, 2015 restera une année difficile. Affrontant une nouvelle diminution de ses effectifs, l'ensemble de l'équipe n'a toutefois eu de cesse de garder le cap afin d'offrir une régulation utile et efficiente. Merci à toute l'équipe.

En 2015, le Service fut confronté à de nouveaux défis, notamment celui relatif au contentieux tarifaire de l'aéroport. La décision tarifaire applicable pour les cinq prochaines années fut pour le secteur, probablement l'une des décisions les plus importantes prise par le régulateur depuis sa création en 2004 et ce, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, celle-ci intervient dans un



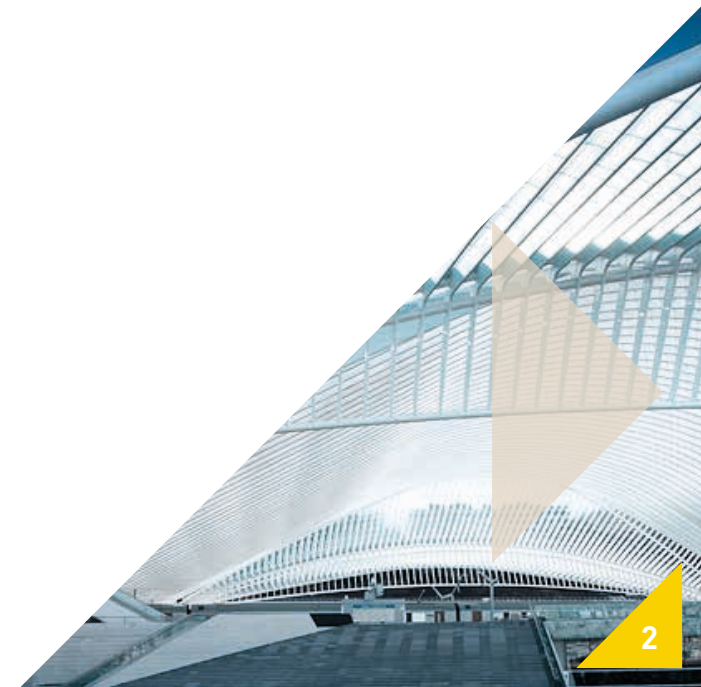


cadre réglementaire modifié qui renouait avec les objectifs de faire des usagers des acteurs majeurs du développement aéroportuaire. La décision tarifaire, permit également de faire certains constats comme par exemple celui de l'émergence d'une situation de dual-till, mais surtout de corriger certains paramètres de la proposition tarifaire, comme ce fut le cas pour le calcul du WACC. Enfin, la décision tarifaire consacrait une réduction substantielle de 7,7% de l'ensemble des tarifs par rapport à la proposition tarifaire originelle. Pour le Service cette décision a pris place dans une volonté d'aboutir à un tarif et à une évolution tarifaire fondée sur une véritable consultation des acteurs et une objectivation de ses différents paramètres. L'année 2015 fut également l'année d'une première, en l'occurrence celle du contrôle administratif et opérationnel des conditions relatives à la sûreté, à la sécurité et à l'environnement de la licence d'exploitation.

En matière ferroviaire, le Service de Régulation mena en 2015, une série de missions de contrôle qui portait notamment sur la méthode d'imputation des coûts ou sur la tarification des services Your Shunts.

Pour ma part, je considère que toutes les tâches accomplies en 2015 ont été menées dans l'intérêt général et j'espère que nous avons pu répondre aux attentes des secteurs régulés. Après plus de dix ans de régulation économique des transports, je constate cependant que la régulation d'un secteur organisé sous la forme d'un monopole n'est pas en Belgique, une chose qui va de soi. Des obstacles, des oppositions et des blocages persistent. Il faut bien reconnaître qu'au-delà des débats idéologiques et des convictions de chacun, l'existence d'un monopole de réseau de transport ne peut se passer de mécanismes de contrôle censés garantir un accès équitable et non-discriminatoire pour tous les usagers. Dans ce contexte, je souhaite que ce rapport annuel 2015 puisse constituer bien plus que le simple résultat d'une obligation légale, car au-delà du bilan, il ambitionne de mieux faire connaître le rôle et l'importance d'une régulation économique utile et efficiente.

Serge Drugmand
Directeur





02. 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 créé par arrêté royal du 25 octobre 2004 pour assurer la fonction de régulateur ferroviaire en Belgique. La régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National s'est ajoutée à ses compétences par arrêté royal du 1^{er} février 2006.

L'arrêté royal du 4 décembre 2012 modifia le statut du Service de Régulation. Ainsi, depuis 2013, le Service de Régulation n'est plus organisé au sein du Service Public Fédéral Mobilité et Transports et la direction du Service est soumise à l'autorité directe du Ministre pour ce qui concerne l'application de la procédure disciplinaire.

A la suite de la refonte du premier paquet ferroviaire européen, une nouvelle évolution du statut du Service de Régulation dans le sens d'une plus grande indépendance et autonomie devrait intervenir dans un avenir proche.

Dans ce contexte, le Service de Régulation aspire à devenir un **acteur fiable** pour toutes les personnes concernées, apte à exercer sa mission en toute **indépendance et autonomie** tout en faisant preuve d'une **transparence** maximale. A cet effet, il doit participer et dialoguer activement avec toutes les parties prenantes afin d'aboutir à une **implication** la plus importante possible des secteurs régulés. Un tel rôle et une telle attitude visent à accroître l'**accessibilité** du Service de Régulation.

Il est dès lors essentiel que les membres du Service de Régulation disposent d'une **expertise professionnelle**

suffisante et fassent preuve d'une **intégrité** et d'une **indépendance** irréprochables à l'égard des secteurs régulés, ceci de telle façon à pouvoir évaluer correctement dans toutes les actions entreprises les intérêts en jeu.

Quels sont nos objectifs ?

Surveiller le marché

La régulation économique constitue un outil que le Service de Régulation met en œuvre afin de surveiller le marché du transport ferroviaire en Belgique et l'aéroport de Brussels Airport.

Veiller aux intérêts des usagers et à l'intérêt général

Le Service de Régulation veille également aux intérêts des parties qui doivent avoir accès à l'infrastructure tant du secteur du transport ferroviaire que de l'aéroport de Bruxelles-National. A cet effet, il applique le principe de l'égalité de traitement vis-à-vis des conditions d'utilisation, des tarifs et du niveau de qualité.

Conseiller

Enfin, le Service de Régulation a également pour mission de conseiller les autorités pour ce qui touche l'évolution des marchés du transport ferroviaire et de l'aéroport de Bruxelles-National et le développement de la réglementation future portant sur la régulation économique dans le secteur du transport.





Compétences

Les deux domaines du secteur du transport gérés par le Service de Régulation se caractérisent par l'existence d'un monopole naturel. Pour le reste, la comparaison entre le secteur ferroviaire et l'aéroport de Bruxelles-National s'arrête là. Les compétences du Service de Régulation varient dès lors fortement en fonction du secteur. Les compétences par secteur sont brièvement énumérées ci-après. Pour la liste complète, nous vous renvoyons à notre site internet www.regul.be.

Compétences relatives au transport ferroviaire

Les compétences du Service de Régulation sont énumérées dans la loi du 30 août 2013 portant le 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.

Le Service de Régulation doit également rendre un avis motivé sur le contenu de la convention de transport qu'Infrabel et la SNCB sont tenus de conclure.

Par ailleurs, le Service de Régulation peut, à la demande des parties souhaitant conclure un accord-cadre, remettre un avis sur cet accord.

Missions de contrôle

Une grande partie des missions du Service de Régulation consiste à exercer un contrôle sur différents aspects du transport ferroviaire comme notamment le document de

référence du réseau, la convention de transport, les redevances, la répartition des capacités, la concurrence sur le marché ferroviaire, le transport international de voyageurs et l'accès non discriminatoire aux services.

Règlement administratif des litiges

Le Service de Régulation statue à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat sur les litiges relatifs à la répartition des capacités d'infrastructure, les litiges afférents à la mise en œuvre de la convention de transport conclue entre Infrabel et la SNCB et les litiges en rapport avec le système d'amélioration des performances.

Traitement des plaintes

Le Service de Régulation statue par voie de décision motivée sur toute plainte 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 ferroviaire ;
- aux règles de tarification et au montant ou à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;
- aux règles en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire ;
- aux dispositions en matière d'accès aux installations de service, en particulier aux gares de passagers ;
- à l'accès aux gares de passagers et les services offerts dans les gares de passagers dans le cadre de l'exercice par la SNCB de la servitude perpétuelle qui lui a été confiée.

Le Service de Régulation peut dans ce contexte, prendre toute mesure nécessaire, y compris des mesures conservatoires, et infliger des amendes administratives.



Décisions spécifiques

Enfin, le Code ferroviaire confie également un certain nombre de missions spécifiques au Service de Régulation :

- statuer sur l'octroi du nombre de minutes de retard dans le cadre du système d'amélioration des performances ;
- statuer sur la redevance en cas d'infrastructure saturée ;
- 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 gares de passagers et les services offerts dans les installations de service.

Compétences relatives à l'exploitation de 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 Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) 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

Depuis la privatisation de l'aéroport de Bruxelles-National en 2004, l'autorité a mis en place un contrôle permanent de l'exploitation des installations aéroportuaires afin de défendre au mieux les intérêts de l'ensemble des usagers ainsi que l'intérêt général. L'exploitation des installations aéroportuaires est depuis lors soumise à la délivrance préalable d'une autorisation individuelle de durée indéterminée - la licence d'exploitation - qui comporte des obligations bien définies et des sanctions qui peuvent aller jusqu'au retrait de la licence d'exploitation. Ces obligations concernent la

qualité des services fournis, l'entretien, le développement et la capacité des installations aéroportuaires ainsi que la protection de l'environnement.

En ce qui concerne l'octroi 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 sur l'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 de sérieuses lacunes.

Lorsque le contenu de la licence d'exploitation doit être modifié, le Service de Régulation rend un avis préliminaire à ce propos.

La qualité

Des accords portant sur la qualité des services sont conclus entre le titulaire de la licence et les prestataires de services d'assistance en escale afin de fixer le niveau qualitatif de certains services prévus par la licence. Le Service de Régulation approuve ces accords.

Le titulaire de la licence établit des chartes garantissant la qualité des services fournis aux usagers et aux passagers. 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 fixées par le Régulateur sur la base des pratiques observées dans les aéroports de référence ;
- elles prennent insuffisamment en compte les intérêts des usagers ou des passagers.

Les tarifs

Les activités les plus essentielles dans le cadre de l'exploitation aéroportuaire sont les suivantes :

- l'atterrissage et le décollage des avions ;
- le stationnement des avions ;
- l'utilisation par les passagers des installations aéroportuaires mises à leur disposition ;
- l'approvisionnement en carburant des avions grâce à des infrastructures centralisées ;
- les prestations visant à assurer la sécurité des passagers et des installations aéroportuaires.

Ces missions essentielles de l'exploitant de l'aéroport sont dénommées « activités régulées » car les revenus que le titulaire de la licence d'exploitation est autorisé à percevoir font l'objet d'un contrôle par le régulateur économique.

Le système tarifaire portant sur les services régulés doit être établi après la consultation des usagers. Celui-ci doit refléter les coûts ainsi que prévoir une marge bénéficiaire raisonnable afin de garantir le développement de l'aéroport et de permettre un alignement des tarifs sur ceux en vigueur dans les aéroports de référence.

Le Service de Régulation participe aux consultations des

usagers en qualité d'observateur. Tout usager de l'aéroport Bruxelles-National peut introduire une plainte auprès du Service de Régulation concernant la proposition tarifaire faite par l'exploitant de l'aéroport après la clôture des consultations.

En cas de plainte, le Service de Régulation peut :

- décider d'une nouvelle période de consultation ;
- apporter des modifications à la formule de contrôle tarifaire et au système tarifaire ;
- imposer un système tarifaire et une formule de contrôle ;
- confirmer le résultat des consultations.

Subside pour les coûts en matière de sûreté

Par arrêté royal du 7 janvier 2014, le gouvernement belge a décidé d'octroyer un subside annuel à titre de soutien aux infrastructures liées à la sûreté et ce, pour les années budgétaires 2014, 2015 et 2016.

Dans ce contexte, le législateur a confié au Service de Régulation une mission d'évaluation de la mesure de soutien dans le courant de 2015.

Nos moyens

Budget

En 2015, les recettes du Service de Régulation s'élevaient à 1.144.000 euros. Ce montant est intégralement payé par les secteurs régulés. Le secteur ferroviaire a payé 935.000 euros et le secteur aéroportuaire 209.000 euros pour le fonctionnement du Service de Régulation. Ces recettes se retrouvent dans le fonds budgétaire du Service de Régulation.

Il existe un déséquilibre significatif 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 à l'avenir 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 remarquer que les recettes ne peuvent être entièrement utilisées 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 : 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 2015, d'un budget disponible limité de 740.000 euros dont 676.000 euros ont servi à couvrir les frais de personnel et 64.000 euros, les frais de fonctionnement.

Les années précédentes, le Service de Régulation a dû prendre des mesures extrêmes afin de ne pas être déficitaire par rapport au budget disponible pour les coûts en personnel : en 2 ans, 3 personnes ont dû partir. Grâce à ces mesures, le Service de Régulation a réussi en 2015, à ne pas dépasser le budget disponible pour les coûts en personnel.

En ce qui concerne le budget disponible pour les frais de fonctionnement, les économies imposées par le gouvernement ont fortement été ressenties. En raison de la nature mais surtout du caractère imprévisible d'une partie du travail et des missions du Service de Régulation - par exemple une contestation de décision devant la Cour d'appel qui entraîne des frais d'avocats - le Service de Régulation a été confronté en 2015 à un déficit aigu au niveau des frais de fonctionnement. Dès lors, le Service de Régulation a dû solliciter une dérogation auprès du Ministre du Budget en

vue de pouvoir augmenter le plafond budgétaire pour lui permettre d'accomplir correctement les missions légales du Service de Régulation.

Personnel

Depuis la création du Service de Régulation, l'évolution a été la suivante : le cadre de personnel est d'abord resté stable avec 9 ETP¹ (excepté les premières années), 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 coûts de personnel. Il a été dès lors constaté que le principe de prudence budgétaire en vigueur n'était pas synchronisé avec les mécanismes de gestion de personnel (et inversement).

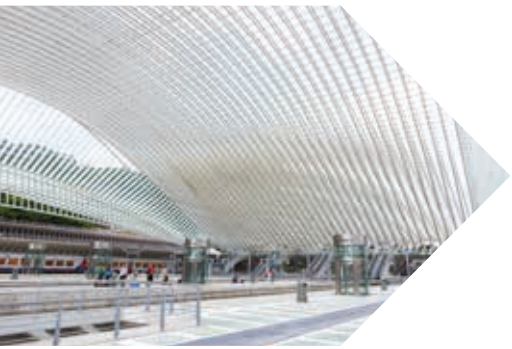
La pénurie des moyens disponibles pour les coûts de personnel durant les dernières années ont fait en sorte que le Service de Régulation ait eu en 2014 un cadre effectif limité à 7 ETP.

En 2015, un expert a relevé un nouveau défi ailleurs, portant notre cadre actuel à seulement 6 ETP.

Évolution du personnel de 2006 jusqu'à présent :

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
4	7	9	9	7	9	9	10	7	6

1. ETP = équivalent temps plein



Avenir

Entre-temps, pour 2016, le gouvernement a adopté le principe des « recettes = dépenses » pour les fonds budgétaires. Cette mesure offre au Service de Régulation une certaine marge de manœuvre financière puisqu'il pourra dès lors disposer de l'ensemble des recettes.

De plus, le Service de Régulation poursuit ses efforts afin de trouver des pistes en vue d'augmenter les recettes.

Ces 2 mesures devraient constituer pour le Service de Régulation une première amorce pour les recrutements futurs à réaliser.

Maîtrise de l'organisation

Depuis 2013, le Service de Régulation accorde une attention plus formelle 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.

En 2015, un organisme externe indépendant a réalisé un audit de suivi.

Les conclusions relatives aux différentes parties de l'audit sont indiquées ci-après.

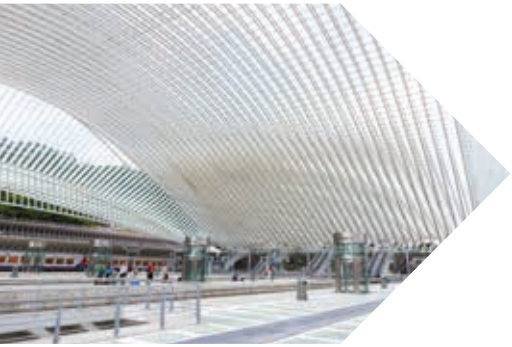
D'un point de vue financier

L'auditeur a conclu qu'en matière de gestion financière, il convient de poursuivre le travail relatif au futur statut du Service de Régulation (personnalité juridique). Ce n'est que de cette façon que l'on pourra s'occuper convenablement de constatations comme :

- Passer d'un budget annuel simple à un plan budgétaire pluriannuel.
- Gérer sérieusement le personnel en tenant compte de l'ensemble des évolutions financières de la carrière de chacun.

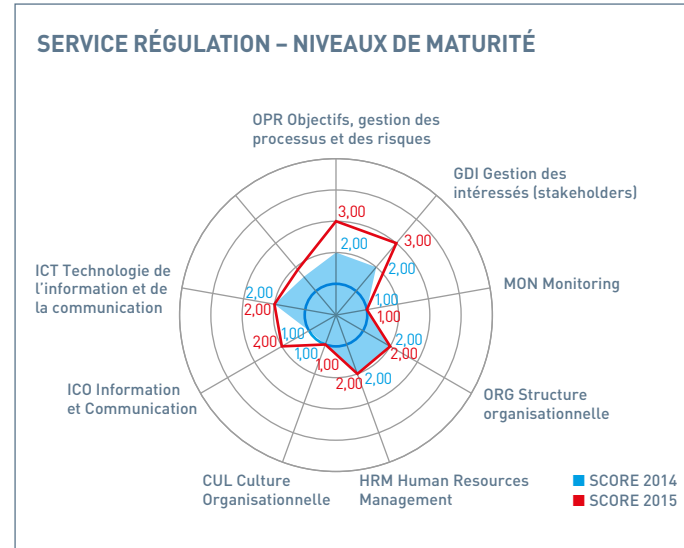
Fraude

Aucun indice de fraude n'a été constaté lors de l'audit. Il existe suffisamment de mesures de maîtrise dans ce domaine au sein du Service de Régulation.



D'un point de vue opérationnel

Pour la gestion opérationnelle du Service de Régulation, l'auditeur a attribué un score de maturité pour les différents domaines comme suit :



Nous pouvons déduire du graphique ci-dessus :

- que des progrès ont été effectués entre l'audit de 2014 et 2015 au niveau de la gestion organisationnelle pour certains thèmes ;
- un score 3 pour les domaines objectifs, gestion des processus et des risques (DPR) et gestion des intéressés (GDI) signifie que pour ces thèmes une évolution a eu lieu. On passe d'un début structuré de mesures de gestion vers des mesures de gestion qui sont standardisées, documentées, communiquées et appliquées ;
- un score 2 pour les domaines de structure organisationnelle (ORG), HRM et ICT signifie qu'un démarrage structuré est donné au développement de mesures de

gestion. Les instruments de gestion sont par conséquent en cours de développement, mais ne sont pas appliqués systématiquement ;

- score 1 pour les domaines d'information et de communication (ICO, culture organisationnelle (CUL) et Monitoring (MON) signifie que des mesures de gestion sont élaborées au sein de l'organisation sur une base ad-hoc. La conscience du besoin de mesures de gestion adéquates grandit, mais une approche structurée ou standardisée n'est pas encore présente. Le système de gestion organisationnelle porte plus sur les personnes que sur les systèmes.

03. Évolution des marchés

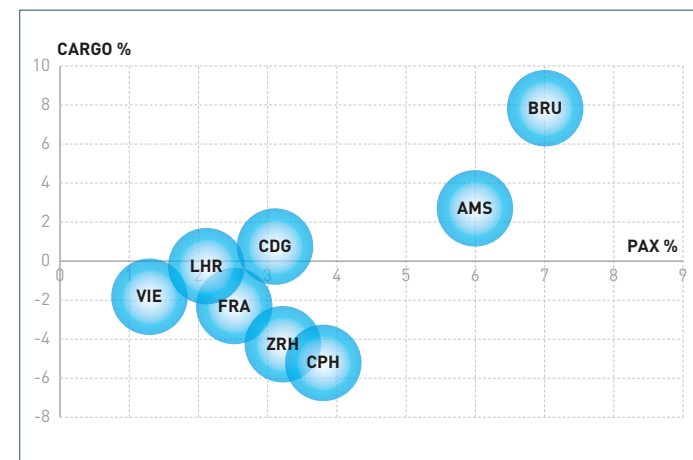
Aéroport de Bruxelles-National

Après une année 2014 très prospère, Brussels Airport a une nouvelle fois engrangé de beaux résultats en 2015. Ainsi, en 2015, un nouveau record historique a été établi en ce qui concerne le nombre de passagers. Une croissance de 7% a été enregistrée en 2015, soit 23.460.018 passagers sur base annuelle. Cette augmentation a été en grande partie réalisée dans le secteur des passagers en transit (augmentation de 14% par rapport à 2014) ce qui souligne le rôle sans cesse plus important de Brussels Airport en tant que plate-forme au sein du réseau Star Alliance. La croissance du marché low cost qui a été lancé en 2014 par l'arrivée d'un certain nombre de compagnies aériennes low cost s'est poursuivie en 2015.

Le transport de fret à l'aéroport de Bruxelles-National a également connu une belle croissance en 2015 à savoir une augmentation de quelque 7% par rapport à l'année antérieure. Cette croissance est surtout due à une forte augmentation du transport de fret tandis que le fret transporté à bord d'avions de passagers a plutôt stagné.

Si nous faisons la comparaison avec les aéroports de référence de Bruxelles Airport - c'est-à-dire Amsterdam Schiphol, Paris Charles De Gaulle, Zurich, Vienne, Copenhague, Francfort et Londres Heathrow - il convient de constater que Brussels Airport, tant en ce qui concerne les passagers que le fret, a connu une croissance supérieure en 2015. Il existe un important peloton qui a connu une croissance limitée du nombre passagers entre 1% et 3% mais en même temps un croisance plutôt négative en ce qui concerne le transport de fret.

Seuls Amsterdam et Brussel Airport affichent dans ces deux segments des forts taux de croissance.



En ce qui concerne le nombre de mouvements d'avion, la croissance est plus limitée que la croissance du taux de fréquentation des passagers, plus précisément 3,4% par rapport à 2014. Toutefois cela s'inscrit dans la tendance observée au niveau international avec des appareils plus grands et un plus fort taux d'occupation par appareil.

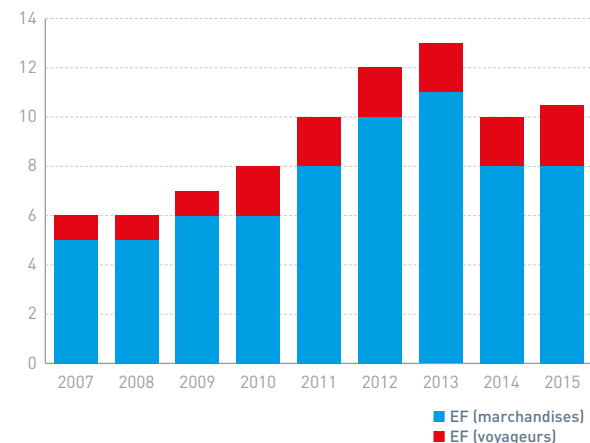




Le transport ferroviaire

Généralités

**LES ENTREPRISES FERROVIAIRES (EF)
QUI CIRCULENT EN BELGIQUE**



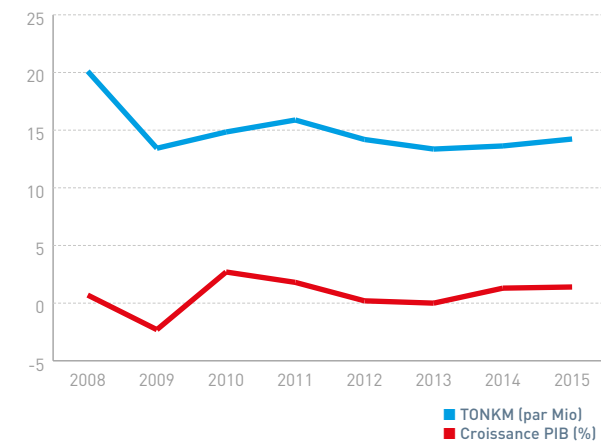
Le nombre d'entreprises ferroviaires qui circulent en Belgique a progressivement augmenté au fil des ans. En 2014, on a assisté pour la première fois à une diminution. En effet, leur nombre est passé de 13 à 10. Les entreprises ferroviaires sont de moins en moins des opérateurs autonomes puisqu'elles sont intégrées verticalement et/ou horizontalement dans de plus grandes entités. Des réorganisations internes (Rurtalbah-Transport) et des choix opérationnels et stratégiques de groupes multinationaux sont à la base de la diminution du nombre d'opérateurs actifs en Belgique. En 2015, le nombre d'opérateurs de marchandises est resté stable. En ce qui concerne le transport international de voyageurs, il y a eu l'entrée de THI Factory qui, en tant qu'entreprise ferroviaire, a repris les activités de transport de THALYS.



Transport de marchandises en Belgique

En Belgique, les marchés de 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 apparaît clairement sur le graphique ci-dessous où, l'on constate une forte régression du nombre de 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 jusqu'en 2013. Le nombre de tonnes-kilomètres parcourus est repassé en dessous de son niveau le plus bas de l'année de crise de 2009. Le marché, qui avait stagné en 2014, semblait reprendre en 2015. On a assisté à une augmentation du transport de marchandises tant en tonnes-kilomètres qu'en nombre de sillons réellement utilisés (lisez : transports).

ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES VS PIB





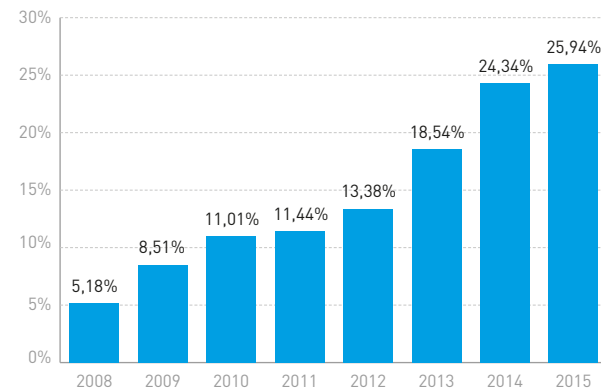
Le transport de marchandises sur le territoire belge dépend étroitement de l'évolution de l'activité économique. Au cours de la période 2012 - 2013, l'économie belge n'a pratiquement pas connu de croissance ce qui s'est traduit par une réduction du nombre total de tonnes transportées. A partir de 2014, la croissance économique a repris. Cette reprise a eu un impact positif sur le transport de marchandises par rail, et s'est confirmée en 2015.

La part de marché relative aux nouveaux entrants continue d'augmenter. Ils sont parvenus non seulement à accroître significativement leur part de marché, mais également à enregistrer une croissance positive continue en chiffres absolus (tonnes-kilomètres). Au cours des 5 dernières années, le nombre effectif de sillons (lire : transports) a doublé pour passer de 19.515 à 38.162. Le type de transport que l'opérateur historique assure, joue ici un rôle important. Celui-ci est principalement actif dans les secteurs plus traditionnels (acier, vrac, chimie) qui, plus que les autres, ont souffert de la situation économique.

Le graphique ci-dessus indique que la part de marché cumulée des nouveaux entrants a connu une forte croissance. De fait, alors qu'en 2007 moins de 5% du marché avaient été pris par les nouveaux entrants, leur part de marché s'élevait à presque 25% en 2014. Les entrants ont même pris de l'ampleur. En effet, en 2013 seuls trois détenaient une part de marché de plus de 1%, en 2015 ils étaient déjà 5.

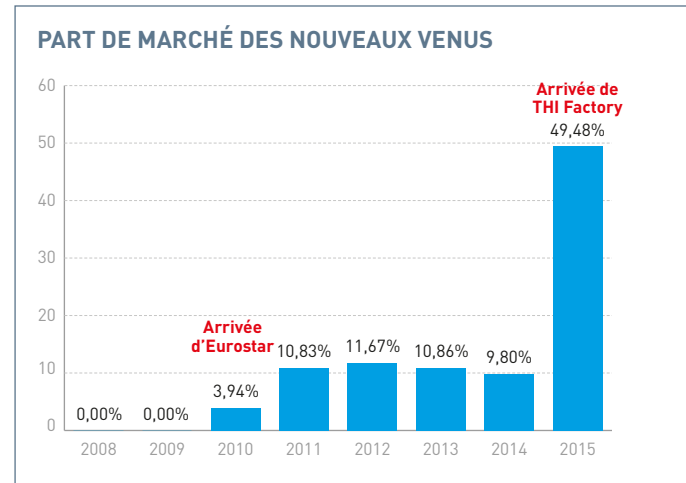
Il ne faut toutefois pas perdre de vue que pratiquement un tiers de la part de marché des « nouveaux entrants » est associée à un opérateur historique étranger.

**PART DE MARCHÉ DES NOUVEAUX ENTRANTS
(TONNE-KILOMÈTRE BRUTE)**





Transport international de voyageurs



Depuis le 1^{er} janvier 2010, le marché du transport international de voyageurs est libéralisé en Belgique. Peu avant 2015, Eurostar Int. Limited, qui assurait la liaison entre Bruxelles-Lille-Londres, était le seul « nouvel entrant ». Cette entreprise se trouve néanmoins encore en grande partie entre les mains d'opérateurs historiques (réf. 60 % dont SNCF : 55 % et SNCB : 5 %).

A partir du 31 mars 2015, « THI Factory » a rejoint le marché des services internationaux de transport de voyageurs. THI Factory assure le volet opérationnel des services de transport ferroviaire de THALYS. Thalys International assure le volet commercial de la collaboration entre la SNCB, DB, la SNCF et NS. Concrètement, les services internationaux de transport, auparavant effectués en Belgique et en France au nom de THALYS par la SNCB et la SNCF, sont assurés depuis 2015 par THI Factory. L'actionnariat de cette entreprise se répartit comme suit : SNCB 40 % et SNCF 60 %.

Il n'existe pas de concurrence sur le marché du transport ferroviaire international de voyageurs. Les activités qui étaient assurées auparavant par l'opérateur historique SNCB ont été transférées auprès d'entreprises séparées qui demeurent néanmoins encore sous le contrôle des opérateurs historiques.

Le marché du transport international de voyageurs ne connaît donc pas de faits de véritables « nouveaux entrants ». Ce marché présente un certain nombre de barrières qui constituent un frein à son développement. Ainsi, il y a les barrières technologiques, les coûts d'investissements élevés et les exigences d'interopérabilité auxquels sont confrontés les nouveaux opérateurs. Il y a en outre les dispositions légales qui restreignent le droit au cabotage.





04. Activités relatives à la réglementation aéroportuaire

Décisions et avis

En 2015, le Service de Régulation prit 9 décisions et rendit 1 avis dans le cadre de ses compétences aéroportuaires. Ceux-ci peuvent être répartis en trois groupes : l'aviation privée (General Aviation), la qualité et les questions financières.

L'AVIATION PRIVÉE

Une décision de 2014 du Service de Régulation imposait à l'exploitant de l'aéroport de prendre une série de mesures afin de mieux contrôler les activités déployées dans la zone General Aviation et notamment :

- de procéder à la rédaction d'une charte de qualité séparée spécifique pour le secteur de l'aviation privée ;
- de conclure un SLA séparé avec les prestataires de services d'assistance en escale actifs dans l'aviation privée ;
- de veiller à ce que les tarifs appliqués à l'aviation privée ne dérogent pas aux tarifs approuvés en vigueur pour l'aviation commerciale.

L'exploitant de l'aéroport a pour toutes ces exigences pris des mesures adéquates et le Service de Régulation a clôturé ces différents éléments par les décisions D-2015-01-LA et D-2015-06-LA.

LA QUALITE

Comme l'avait demandé le Service de Régulation, l'exploitant de l'aéroport a rédigé, une charte de qualité spécifique pour le secteur de l'aviation privée. Le Service de Régulation a examiné cette proposition de chartes (pour les passagers et les compagnies aériennes) à la lumière des obligations réglementaires

et l'a approuvée dans son intégralité (pour plus de détails voir décision D-2015-02-LA).

L'exploitant de l'aéroport rédigea également un SLA distinct pour les prestataires de services d'assistance en escale du secteur de l'aviation privée. Ce projet fut soumis pour approbation au Service de Régulation. La proposition de SLA a finalement été approuvée par le Service de Régulation à condition qu'une modification soit apportée (pour plus de détails, voir décision D-2015-03-LA).

En 2015, le Service de Régulation réalisa pour la première fois un audit auprès de l'exploitant aéroportuaire en vue de vérifier si toutes les conditions en matière de sécurité et d'environnement de la licence étaient respectées. Cet audit se déroula en plusieurs phases :

1. recherche via desk research ;
2. analyse de la documentation demandée chez l'exploitant de l'aéroport ;
3. visite à l'aéroport pour contrôler sur place un certain nombre d'aspects opérationnels.

A cette occasion, le Service de Régulation n'a pas constaté d'infraction (pour plus de détails, voir décision D-2015-05-LA).

En ce qui concerne l'indicateur de qualité pour la mesure de la file d'attente au check-in, l'exploitant de l'aéroport a introduit une demande en 2015 auprès du Service de Régulation pour pouvoir stopper cette mesure. Le Service de Régulation rejeté cette demande estimant que cette suppression ne serait pas conforme avec la réglementation ou les pratiques internationales. L'exploitant de l'aéroport a finalement été invité à



Innsbruck	OS 901
Klagenfurt	OS 939
Amsterdam	OS 375
CDG	OS 417
	OS 529
	OS 677
	OS 721
	OS 887
	OS 901



introduire pour la fin 2015, une nouvelle proposition afin de répondre à l'obligation de mesure de la file d'attente au check-in (pour plus de détails, voir décision D-2015-08-LA).

LES QUESTIONS FINANCIERES

En 2015, des consultations ont été organisées concernant les tarifs et des formules pour le contrôle tarifaire concernant la nouvelle période régulée 2016-2021. Dans ce cadre, le Service de Régulation prit 3 décisions : une décision intermédiaire relative à l'entrée en vigueur des tarifs (décision D-2015-07-LA), une décision concernant la prolongation du délai octroyé au Service de Régulation pour la prise de décision finale (décision D-2015-09-LA), et une décision finale à propos des tarifs et de la formule tarifaire (décision D-2015-12-LA). Vous trouverez davantage de détails dans le chapitre « Les tarifs de Brussels Airport sous la loupe » du présent rapport annuel.

Présence institutionnelle

Le Service de Régulation prend part aux réunions de concertation qui ont lieu entre les régulateurs aéroportuaires européens (dénommées « Thessaloniki Forum »). Ces réunions ont lieu sous les auspices de la Commission européenne. Ces réunions sont l'occasion d'échanger les meilleures pratiques au sujet de différents thèmes (déroulement des consultations, transparence des tarifs ...).



05. Transport ferroviaire

Missions menées en 2015

Décisions

D-2015-04-S relative à la méthode d'imputation des coûts du gestionnaire de l'infrastructure Infrabel.

Conformément à l'article 48 du Code ferroviaire, la méthode d'imputation des coûts utilisée par le gestionnaire de l'infrastructure est soumise à l'approbation du Service de Régulation. Infrabel a soumis pour approbation une méthode d'imputation des coûts basée sur une catégorisation des coûts. Cette catégorisation permet de suivre les coûts tant au niveau de l'organisation et des facteurs de production qu'au niveau de la structure des capacités de production. Après avoir examiné la méthode d'imputation des coûts utilisée par Infrabel, le Service de Régulation est arrivé à la conclusion que celle-ci était précise et complète. La méthode de coûts a donc été approuvée par décision D-2015-04-S.

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

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

En août 2014, le Service de Régulation a initié une mission de contrôle relative au document de référence du réseau 2014-2015 – dénommé ci-après « document de référence du réseau 2015 ». Ce contrôle est intervenu à la suite de la publication du document de référence du réseau dans lequel ne figuraient pas certaines remarques formulées par le Service de Régulation au cours de la phase d'avis. Cette mission de contrôle portait notamment sur les points suivants :

- a. *Candidats* – demande de préciser plus clairement de qui pouvait introduire une demande de capacités ;
- b. *Infrastructure saturée* – adaptation des principes de fixation des priorités aux dispositions figurant dans l'article 40 du Code ferroviaire.

Dans le cadre de cette mission de contrôle, le Service de Régulation a eu plusieurs contacts avec Infrabel afin d'aboutir à une solution. En ce qui concerne le premier point, les modifications du Code ferroviaire ont apporté une solution.

En ce qui concerne de deuxième point, Infrabel a adapté le document de référence du réseau et a précisé que les candidats ont la possibilité de refuser les capacités proposées par le gestionnaire de l'infrastructure dans le cadre de la procédure de coordination.

Quant au fait de refléter la difficulté de tracer des sillons internationaux dans le cadre de la procédure de coordination, l'ajout susmentionné dans le document de référence du réseau n'est pas encore suffisant. 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.

La décision in extenso est disponible sur le site internet du Service de Régulation.





D-2015-11-S concernant la modification du principe de tarification Your Shunts.

NA la suite de l'adaptation de la formule tarifaire pour le triage des trains, le Service de Régulation a entamé une mission de contrôle fin 2014. Le 15 octobre 2015, le Service de Régulation a pris sa décision en la matière. La décision du Service de Régulation impose la suppression du nouveau principe tarifaire ainsi qu'une amende au gestionnaire de l'infrastructure. Infrabel a introduit un recours contre cette décision. Une décision dans cette affaire est attendue d'ici la fin 2016.

La Décision D-2015-11-S in extenso est disponible sur le site internet du Service de Régulation.

Avis

A-2015-02-S relatif au projet de document de référence du réseau.

Le 12 novembre 2015, le Service de Régulation rendait son avis quant au projet de document de référence du réseau 2017. Le Service de Régulation avait entre autres des remarques sur le système d'amélioration des performances, le modèle d'accord-cadre et le contrat de réservation des capacités qui doit être signé par les candidats non entreprises ferroviaires.

L'avis in extenso est disponible sur le site internet du Service de Régulation.

Missions de contrôle

Le Service de Régulation a démarré en 2015 trois missions de contrôle dans le cadre de la compétence qui lui est conférée par l'article 62, §3 du Code ferroviaire.

Mission de contrôle des conditions générales d'accès aux gares de voyageurs

A la suite de la publication des conditions générales d'accès aux gares de voyageurs sur le site internet de la SNCB, le

Service de Régulation a entamé une mission de contrôle. La réglementation prévoit d'ailleurs que le document de référence du réseau contienne des informations sur les conditions d'accès à toutes les installations de service qui sont reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure. Un lien vers les conditions publiées par la SNCB a également été prévu dans le document de référence du réseau. Ces conditions expliquent la procédure de demande de capacités dans les gares de voyageurs.

Conformément à l'article 62, §3, 1° du Code ferroviaire, le Service de Régulation est tenu de contrôler si le document de référence du réseau est conforme au cadre légal. Cette année le choix s'est porté sur le contrôle des conditions d'accès aux gares de voyageurs publiées par la SNCB et leur conformité à la législation en vigueur. Cette mission de contrôle devrait s'achever dans le courant de 2016.

Mission de contrôle répartition des capacités

L'article 62, §3, du Code ferroviaire confie au Service de Régulation la mission de veiller au contrôle de la correcte répartition des capacités d'infrastructure. Afin de pouvoir remplir cette mission de la manière la plus correcte possible, il est indispensable que le Service de Régulation ait une image claire des procédures existantes de répartition des capacités d'infrastructure. A cet effet, il a été décidé de procéder à une mission de contrôle ayant pour objet les procédures et les méthodes de répartition des capacités utilisées par Infrabel. Cette mission de contrôle a été finalisée dans le courant de 2016.





Mission de contrôle du contrat de réservation des capacités

Un modèle de contrat de réservation des capacités est repris dans le document de référence du réseau d'Infrabel, qui doit être signé par les candidats non entreprises ferroviaires et ce, avant la demande des capacités d'infrastructure. Le Service de Régulation a démarré une mission de contrôle afin de vérifier si les redevances reprises dans ce contrat sont conformes aux dispositions légales.

A la suite de cette mission de contrôle, Infrabel a décidé de revoir intégralement le contrat de réservation des capacités. Une nouvelle version de ce contrat est attendue à la mi-2016.

Coopération européenne

European Network of Rail Regulatory Bodies

En 2015, la Commission européenne a organisé plusieurs rencontres du réseau des régulateurs européens auxquelles le Service de Régulation a participé. Lors de ces rencontres, les organismes de contrôle partagent leurs expériences et leurs meilleures pratiques. Le réseau conseille en outre la Commission européenne dans la préparation de mesures d'exécution, comme par exemple les différentes mesures qui doivent être prises par la Commission dans le cadre de la directive 2012/34.

IRG-Rail

Depuis décembre 2013, le Service de Régulation est un membre à part entière du « Independent Regulators Group – Rail » (IRG-Rail), un réseau d'organismes de contrôle indépendants de 25 pays européens. Le travail de ce groupe est réparti en 5 groupes de travail :

- Tarifs (Charges)
- Monitoring du marché
- Législation (Legal)

- Accès au réseau (Access)
- Accès aux installations de service (Access to Service Facilities)

Vous trouverez davantage d'informations sur le site internet : <http://www.irg-rail.be>.

Règlement 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

Dans le cadre des corridors de marchandises, le Service de Régulation est directement impliqué dans 3 des 9 corridors prévus par le règlement, plus particulièrement le Corridor 1 (Rhine-Alpine Corridor), le Corridor 2 (North-Sea – Mediterranean corridor) et le Corridor 8 (Rhine – Baltic Corridor).

Coopération avec d'autres organismes de contrôle

L'article 20 du Règlement confère aux organismes de contrôle la mission :

- de surveiller la concurrence sur le corridor
- de garantir un accès non discriminatoire au corridor
- jouer le rôle d'organisme de recours

A cette fin, ils collaborent avec les autres organismes de contrôle et échangent les informations nécessaires.

Dans le cadre de cette mission, le Service de Régulation a conclu pour chaque corridor un accord de coopération avec les autres organismes de contrôle des corridors concernés. Ces accords fixent la procédure à suivre en cas de plainte.

De plus, le Service de Régulation suit de près la mise en œuvre de ces 3 corridors.



06. Les tarifs de Brussels Airport sous la loupe



Les consultations

Le cadre réglementaire prévoit que l'exploitant de l'aéroport (Brussels Airport Company) organise des consultations avec les usagers (les compagnies aériennes) en vue de fixer les tarifs et une formule de contrôle tarifaire pour la prochaine période de régulation qui court du 1^{er} avril 2016 au 31 mars 2021.

L'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National a organisé ces consultations de janvier à mai 2015. Le Service de Régulation y était présent en tant qu'observateur.

À l'issue de ces consultations, Brussels Airport Company a fait une proposition définitive de tarifs et de formule de contrôle tarifaire. Les usagers disposaient d'un mois pour introduire une éventuelle requête auprès du Service de Régulation contre ces tarifs et/ou la formule de contrôle tarifaire.

La requête

Le Service de Régulation a acté le 5 juin 2015 deux requêtes concernant la proposition tarifaire. L'une a été introduite par l'organisation représentative AOC Brussels, l'autre par l'organisation représentative IATA qui avait été mandatée par une dizaine de compagnies aériennes.

Pour l'essentiel, la contestation reposait sur 2 moyens :

- une information insuffisante dans le chef de l'exploitant de l'aéroport.
- le calcul des tarifs : les prévisions de trafic, le calcul du WACC, les investissements (CAPEX), les coûts opérationnels (OPEX), le taux de subvention et impôts.

L'appréciation des moyens

En ce qui concerne le moyen relatif à la diffusion insuffisante de l'information, le Service de Régulation n'a pu constater de manquement dans le chef de l'exploitant et a donc déclaré ce moyen irrecevable.

En ce qui concerne le moyen relatif au calcul des tarifs, le Service de Régulation est arrivé aux conclusions suivantes :

- en ce qui concerne les prévisions de trafic : le taux de croissance avancé par la partie plaignante (2,75 %) est insuffisamment étayé. Dans un même temps, le Service de Régulation a estimé que la prévision de trafic de Brussels Airport Company (2 %) devait être réévaluée afin de tenir le plus compte possible des chiffres de trafic réels (et très bons) enregistrés en 2015.
- pour le Calcul du WACC : comme la réglementation ne comporte aucune définition de la formule WACC, ni aucune indication concernant la manière de compléter ses paramètres, le Service de Régulation a consacré une attention toute particulière à cette problématique. Tant la formule elle-même que la manière de compléter les paramètres ont été examinées et documentées en détail. Sur cette base, le Service de Régulation a adapté une valeur de WACC, équivalente à 4,95 %.





- les investissements : en ce qui concerne le projet Jetée A Ouest, le Service de Régulation a décidé que d'un point de vue opérationnel et financier, le projet d'investissement n'était pas suffisamment documenté. Le Service de Régulation a dès lors décidé d'écarter la formule tarifaire distincte destinée au financement de ces investissements.
- les coûts opérationnels : dans ce domaine, aucune irrégularité n'a été constatée.
- le taux de subvention : le WACC fut fixé à un niveau inférieur par le régulateur, ce qui a eu pour conséquence que la rentabilité réelle des activités aéroportuaires s'est révélée supérieure au WACC adapté. Cela a conduit à considérer que la situation de dual-till ne permettait plus à l'exploitant de l'aéroport de prévoir une rentabilité linéaire croissante, compte tenu du fait que le plafond de rentabilité était atteint.
- les impôts : le Service de Régulation a estimé que le taux d'imposition devait être limité au taux légal de 33,99 %.

La décision

Sur la base des constatations et des adaptations, le Service de Régulation a pris la décision suivante :

- à partir du 1^{er} avril 2016, les tarifs baisseront de 7,70 % ;
- les tarifs pourront évoluer chaque année au moyen de la formule $IPC + 1.7\%$.

Les parties n'ont pas introduit de recours contre cette décision. De plus amples informations sont disponibles sur le site internet du Service de Régulation.





07. Les perspectives

Bien que ces quelques lignes devraient être intégralement consacrées à 2015, nous ne pouvons pas omettre d'évoquer les événements du 22 mars 2016 survenu à Bruxelles-National et dans notre capitale. Après la recherche incessante d'optimisation et d'efficience dans l'utilisation des infrastructures de transport, ces événements dramatiques ont mis à jour des nouveaux défis, ceux de la gestion du risque et de la résilience de nos systèmes de transports.

Ces attaques ont montré que nos systèmes de transport restent vulnérables face à des événements extrêmes. Or, face à ce contexte de la menace, nous observons que se développent de nouvelles procédures et de nouveaux outils de planification destinées à assurer la continuité des services de transport. Le Service de Régulation a eu l'occasion de visiter l'aéroport quelques semaines après ces événements et nous avons pu constater qu'il existait dans ce contexte difficile, une véritable solidarité et une énergie insoupçonnée au sein de la communauté aéroportuaire. Ceci nous permet de rester résolument optimiste pour l'avenir de Bruxelles-National.

En ce qui concerne le développement d'une régulation utile et efficiente dans le secteur ferroviaire et en particulier l'évolution du cadre légal européen, la situation n'a guère évolué, nonobstant l'accord intervenu le 19 avril entre le Parlement européen et le Conseil des ministres de l'Union européenne concernant le quatrième paquet ferroviaire. Il apparaît que le résultat affiché n'est pas à la hauteur des enjeux, puisqu'une fois de plus de nombreux objectifs liés à l'innovation et à la compétitivité ont été écartés ou postposés. Rappelons-nous que le processus de constitution d'un espace ferroviaire unique remonte à 1991, soit il y a plus de 24 ans. Or il ne peut être écarté que les premiers objectifs sont loin d'être atteints, que l'espace ferroviaire européen reste massivement fragmenté et que les maigres résultats engrangés depuis lors, s'ils ont le mérite d'exister, ne répondent pas à la demande des citoyens et aux objectifs de report modal. Se pose dès lors la question de la contribution des régulateurs à ce processus de développement d'un espace ferroviaire performant. Sur ce point, force est de constater que l'évolution lente du cadre légal s'inscrit bien plus dans la recherche d'une meilleure

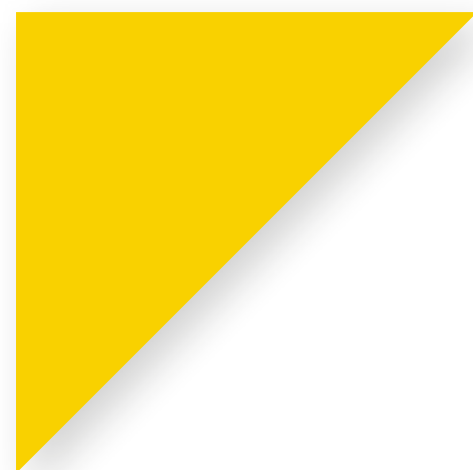




performance du système ferroviaire que dans l'émergence d'une concurrence pour la concurrence. Dans ces conditions, il est vraisemblable que la future régulation économique ne sera plus une régulation centrée exclusivement sur un contentieux entre les usagers et le gestionnaire de l'infrastructure, mais évoluera vers une régulation élargie à l'évaluation des services ferroviaires ainsi qu'à la recherche d'une optimisation dans l'utilisation des ressources allouées au secteur ferroviaire.

L'avenir est pas nature incertain, en particulier lorsque se met en place un nouveau cadre légal et que le régulateur se voit investit de nouvelles missions. Aujourd'hui, nous disposons d'une organisation de régulation efficace et viable, capable de relever dans l'intérêt général, les défis futurs.





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

Boulevard du Jardin Botanique 50 boîte 72
1000 BRUXELLES
Tél. 02-277 45 25 | Fax 02-277 42 70
info@regul.be

www.regul.be