



RAPPORT ANNUEL 2016



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

SOMMAIRE

01 AVANT-PROPOS / p.3



02 LE SERVICE DE RÉGULATION / p.6



03 ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES / p.13



04 ACTIVITÉS FERROVIAIRES / p.16





01

Avant-propos

01 AVANT-PROPOS

Comme chaque année, le rapport annuel constitue l'opportunité de faire le bilan, qui se présente le plus souvent sous la forme d'une addition des événements les plus marquants. Dérogeant à ce principe, je souhaite commencer par évoquer le fait le plus marquant de 2016, à savoir les attaques du 22 mars. Ces événements ont eu un impact conséquent à de nombreux niveaux de notre société. On songe naturellement en premier lieu aux victimes, aux familles, aux personnes présentes et aux équipes d'intervention. On pense également aux personnes travaillant à l'aéroport ou à la STIB. Il est certain que pour toutes celles et ceux qui ont assisté où vécu ces événements, ils resteront à jamais gravés dans leur mémoire. Mais au-delà de la consternation et de la colère que suscite de tels faits, je souhaite surtout souligner la résilience avec laquelle à titre individuel ou collectif les personnes et notre société ont réagi. Au moment d'écrire ces quelques lignes, le constat peut-être fait qu'au-delà du souvenir douloureux, la vie et l'espoir reprennent petit à petit leur place.



Les chiffres attestent de cette résilience. Si pour les passagers de Bruxelles-National, la diminution de 7%¹, peut être considérée comme la conséquence directe des événements², dès la fin 2016, les indicateurs montrent une reprise du transport de passagers. Le transport aérien de marchandises a quant à lui montré des signes encourageants avec un flux de 494.637 tonnes, soit une légère augmentation de 1,09% par rapport à l'année antérieure.

Pour le secteur ferroviaire, l'utilisation du réseau est restée globalement stable alors que les recettes tirées des redevances ferroviaires ont connu une croissance de 2%. Quant au transport de marchandises, celui-ci a connu une légère augmentation de 0,5% par rapport à 2015.

2016 est également l'année qui nous a permis de mieux préparer la transition du Service de Régulation en organisation indépendante. Une réflexion a été menée sur la meilleure manière de prendre en charge les différentes activités assurées par le SPF Mobilité & Transports. Aujourd'hui, les choses sont plus claires et les principales solutions ont été identifiées. L'exercice de l'autonomie souhaitée par le cadre réglementaire européen est à notre portée.

Sur le plan de la gestion interne, la diminution des moyens humains n'ont pas été chose facile. Malgré ces circonstances, je peux témoigner que face à l'adversité, notre équipe réduite est restée soudée et que cela n'a pas fait obstacle à l'exercice de nos missions. Bien entendu, il a fallu mettre des priorités, mais l'essentiel a été préservé et accompli.

¹ Avec 21.818.418 passagers

² Les premiers mois de 2017 sont encourageants. En effet, ils montrent que la fréquentation de passagers est supérieure que celle de 2016 (janvier-février +1,5%)

L'année 2016 marque également, je l'espère, la fin d'un cycle, celui de la réduction substantielle des ressources humaines du régulateur intervenue ces dernières années. C'est ainsi qu'en collaboration avec le SELOR, nous avons procédé à la fin de l'année au recrutement de nouveaux experts.

Du point de vue financier, l'année se solde par une éclaircie. Les mesures de prudence budgétaire ne sont dorénavant plus appliquées au régulateur, ce qui lui confère une plus grande disponibilité des recettes tirées des rétributions versées par les secteurs régulés.

Sur le plan des actions entreprises, l'année a été riche en expériences et en enseignements. Plusieurs missions de contrôle ont été lancées notamment, en matière de régime de performance et de répartition de capacité. Le contentieux ne manqua pas à l'appel puisque le régulateur a dû trancher un litige concernant l'attribution de minutes de retard. Quant à sa mission de conseil, le Service de Régulation est intervenu à l'occasion du démantèlement du système de sécurité Mémor-Crocodile.

En ce qui concerne les relations externes, le Service de Régulation a poursuivi ses efforts pour que les principales parties intéressées aient une bonne connaissance du rôle et des missions du régulateur. C'est ainsi que dans le cadre de la future mise en œuvre des compétences du régulateur en matière d'installations de service, les premiers contacts ont été établis avec les autorités en charge des ports d'Anvers et de Zeebrugge.

L'année 2016 s'est achevée par le constat que malgré l'adversité, l'année écoulée a été riche en enseignement ; comme l'affirmait le Chevalier de Boufflers : « la meilleure de toutes les écoles c'est l'adversité ». Or, chaque jour passé nous confirme un peu plus que la régulation économique n'en est qu'à ses prémises. Pour le futur, de nombreux rendez-vous et défis sont déjà fixés. Songeons à la libéralisation du transport national de voyageurs ferroviaires ou encore à l'obligation de séparation comptable des entreprises ferroviaires assurant la gestion d'infrastructures

ferroviaires. D'autres objectifs associés à la régulation économique sont en cours de rédaction, comme la refonte de la directive concernant les charges aéroportuaires ou le cadre réglementaire portant sur le renforcement de la concurrence pour les services en escale. Les exemples ne manquent pas. Dans ce contexte, la responsabilité d'un régulateur sera, dans la mesure du possible, d'anticiper ces évolutions en permettant le développement d'un haut niveau d'expertise. A cet égard, j'estime que même si nous ne pouvons pas encore considérer le Service de Régulation prêt à relever l'ensemble de ces défis, il se trouve actuellement sur la bonne voie, celle de l'efficacité et de l'excellence.

Serge Drugmand
Directeur





02

Le Service de Régulation

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, créé par l'arrêté royal du 25 octobre 2004, constitue l'organe de contrôle des activités ferroviaires. Un arrêté royal du 1^{er} février 2006 a ajouté à ses compétences initiales la régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National.

Le statut du Service de Régulation a été modifié par un arrêté royal du 4 décembre 2012. Le Service de Régulation n'évolue plus, depuis 2013, dans le giron du Service public fédéral Mobilité et Transports. Cette modification fut le résultat de l'obligation européenne de donner au régulateur toute l'indépendance requise en raison de la nature des activités de régulation. Aujourd'hui, la compétence du Ministre de référence se limite exclusivement aux procédures disciplinaires à l'encontre de la direction du Service de Régulation.

L'exigence d'indépendance et d'autonomie du régulateur n'est toutefois pas remplie à ce jour. Le statut du Service de Régulation devrait évoluer vers une plus grande indépendance et autonomie dans le cadre d'une meilleure transposition de la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire. La note de politique générale du Ministre de référence s'inscrit dans ce sens en prévoyant pour le régulateur un nouveau statut avec une personnalité juridique propre.

Dans ce contexte, l'action du Service de Régulation s'inscrit dans la volonté de l'institution de devenir un acteur de terrain de premier plan, capable de tenir son rôle en toute **indépendance et autonomie**, tout en faisant preuve de la plus grande transparence. Pour ce faire, l'accent sera mis sur la

collaboration et le dialogue avec toutes les parties prenantes afin d'aboutir à une **implication** la plus importante possible des secteurs régulés. Cette démarche vise avant tout à améliorer l'**accessibilité** du Service.

Afin d'atteindre ces objectifs, les membres du Service de Régulation doivent impérativement disposer d'une **expertise professionnelle** suffisante et faire preuve d'une **intégrité et d'une indépendance** irréprochables à l'égard des secteurs régulés ; ceci, afin de pouvoir évaluer correctement les intérêts en jeu dans toutes les actions entreprises.

Quels sont les objectifs?

La surveillance des marchés

La régulation économique constitue un outil qui permet la surveillance des différents marchés de services de transport ferroviaire et des activités aéroportuaires.

La surveillance des intérêts des usagers et à l'intérêt général

Le Service de Régulation veille également aux intérêts des parties souhaitant avoir un accès à l'infrastructure ferroviaire et à l'aéroport de Bruxelles-National. Cet accès doit être assuré de manière non discriminatoire. Pour ce faire, le principe de l'égalité de traitement est appliqué aux conditions d'utilisation, aux tarifs et aux niveaux de qualité.

Conseiller

Enfin, le Service de Régulation a également pour mission de conseiller les autorités sur le plan de l'évolution des marchés de services de transport ferroviaire et de l'aéroport de Bruxelles-National, ainsi que par rapport au développement de la réglementation future portant sur la régulation économique dans le secteur du transport.

Les compétences

Les deux domaines du secteur du transport dans lesquels le Service de Régulation est actif se caractérisent tous les deux par l'existence d'un monopole naturel portant sur la gestion d'une infrastructure de transport. 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 énumérées ci-après. Pour la liste complète, il convient de consulter le site web du Service de Régulation : www.regul.be.

Les compétences en matière de transport ferroviaire

Les compétences du Service de Régulation sont énumérées pour l'essentiel dans la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

Les avis

Le Service de Régulation rend des avis motivés, formule des propositions et effectue des recherches et des études concernant les marchés ferroviaires. En outre, il fournit au Ministre de la Mobilité 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.

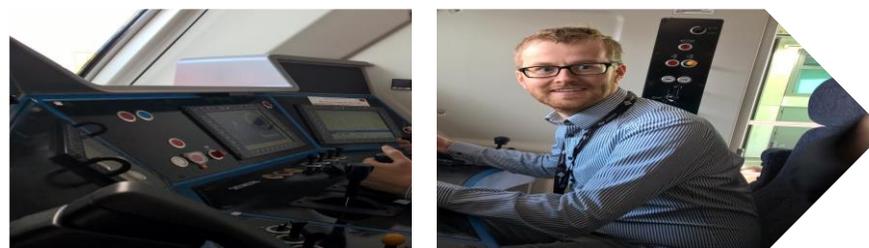
Par ailleurs, le Service de Régulation peut, à la demande des parties désireuses de conclure un accord-cadre, remettre un avis sur cet accord.

Les missions de contrôle

Une grande partie des missions du Service de Régulation consiste à exercer un contrôle sur différents aspects du transport ferroviaire comme par exemple 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.

Le règlement administratif des litiges

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

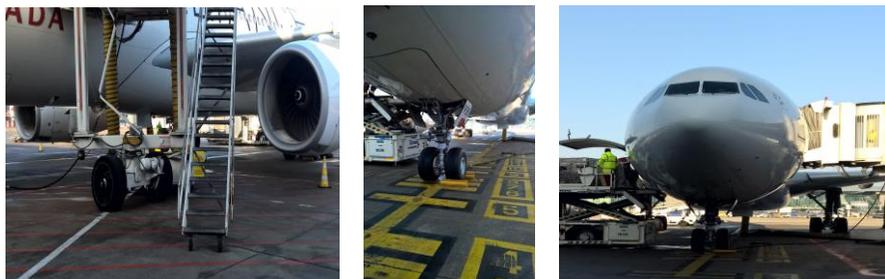


Le traitement des plaintes

Le Service de Régulation statue par voie de décision motivée sur toute plainte écrite provenant d'une entreprise ferroviaire, d'un candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure alléguant une discrimination, un traitement inéquitable ou 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, 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 voyageurs et à la fourniture de services dans ces gares dans le cadre de l'exercice par la SNCB de la servitude perpétuelle qui lui a été conférée.

Le Service de Régulation peut, dans ce cadre, prendre toute les mesures nécessaires, y compris des mesures conservatoires et, le cas échéant, imposer des amendes administratives.



Les missions spécifiques

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

- l'octroi du nombre de minutes de retard dans le cadre du système d'amélioration des performances;
- la redevance en cas d'infrastructure saturée;
- le délai raisonnable dans lequel l'exploitant d'une installation de service doit répondre aux demandes des entreprises ferroviaires en ce qui concerne l'accès à cette installation et la fourniture de services dans cette installation.

Les compétences relatives à l'aéroport Bruxelles-National

Les missions du Service de Régulation relatives à l'exploitation 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'Etat fédéral a mis en place un contrôle permanent de l'exploitation des installations aéroportuaires afin de défendre au mieux l'intérêt général et les intérêts de l'ensemble des usagers. L'exploitation des installations aéroportuaires est soumise à la délivrance préalable d'une autorisation individuelle de durée indéterminée – la licence d'exploitation – qui comporte des obligations et des sanctions, qui peuvent aller jusqu'au

retrait de la licence d'exploitation. Les 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 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, les traités internationaux ou les 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.

La 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 fixer le niveau qualitatif de certains services prévus par la licence. Ces accords doivent être soumis pour approbation au Service de Régulation, qui peut les entériner ou les modifier.

Le titulaire de la licence établit des chartes garantissant la qualité des services fournis aux utilisateurs et aux passagers. Le Service de Régulation peut refuser d'approuver ces chartes et demander leur modification.

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 qui sont à leur disposition;
- l'approvisionnement en carburant des avions grâce à une infrastructure centralisée;
- les opérations visant à garantir la sécurité des passagers et des installations aéroportuaires.

Ces missions essentielles de l'exploitant de l'aéroport sont dénommées « activités régulées » parce que les recettes que le titulaire de la licence d'exploitation peut percevoir pour celles-ci sont sous la surveillance du régulateur économique.

Le système tarifaire portant sur les services régulés doit être établi après consultation des utilisateurs. Il doit refléter les coûts et laisser une marge de profit 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 à ces consultations en tant qu'observateur. Tout utilisateur de l'aéroport de Bruxelles-National peut déposer une plainte auprès du Service de Régulation à propos de la proposition tarifaire faite par l'exploitant de l'aéroport après la clôture des consultations.

En cas de plainte, le Service de Régulation peut:

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



Ressources du Service de Régulation

Le budget

Afin de permettre le recrutement de nouveaux collaborateurs, le Service de Régulation a pu, en 2016, avec l'appui du Ministre, bénéficier d'une augmentation de ses recettes.

L'arrêté royal relatif à cet augmentation budgétaire prévoit un accroissement en deux phases:

- une augmentation partielle du budget à concurrence de 83 500 € en 2016;
- l'accroissement global du budget avec 150 000 € à partir de 2017.

Pour 2016, les recettes du Service de Régulation se sont dès lors élevées à 1 202 000 € et ont été gérées au moyen d'un fond budgétaire spécifique.

De ces recettes, 215 000 euros sont annuellement désaffectés au profit du Trésor public afin de couvrir les coûts relatifs aux services fournis par le SPF Mobilité et Transport au Service de Régulation (gestion du budget et du personnel, hébergement, logistique, etc.).

Par ailleurs, le gouvernement a décidé qu'à partir de 2016, toutes les recettes du fond budgétaire pouvaient être affectées aux dépenses. Pour le Service de Régulation, cela signifie qu'il dispose dorénavant d'une enveloppe budgétaire totale de 987 000 €, dont 140 000 € sont affectés aux frais de fonctionnement.

Personnel

Jusque 2015 inclus, les difficultés budgétaires du Service de Régulation, émanant pour l'essentiel des mesures de prudence budgétaire, ont entraîné une réduction de son personnel. Comme l'indique le tableau ci-

dessous, en 2016, le Service de Régulation a vu son cadre du personnel augmenter de 5 nouveaux experts.

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4	7	9	9	7	9	9	10	7	6	11

La maîtrise de l'organisation

Depuis 2013, le Service de Régulation accorde une attention particulière à la gestion et au fonctionnement interne de l'organisation. Le Service de Régulation est tenu de faire réaliser chaque année un audit opérationnel, financier et de fraude, par un organisme indépendant. Afin de répondre de manière optimale aux résultats de cet audit, le Service de Régulation a décidé de mettre en œuvre un système de gestion interne avec pour finalité l'amélioration de sa performance et de la qualité de l'ensemble de ses activités.

Malgré les restrictions budgétaires et de personnel imposées jusque-là, le Service de Régulation est parvenu, en 2016, à améliorer le niveau de maturité de son système de gestion organisationnelle. Cet effort sera poursuivi en 2017.





03

Activités aéroportuaires

03 Activités relatives à la régulation aéroportuaire

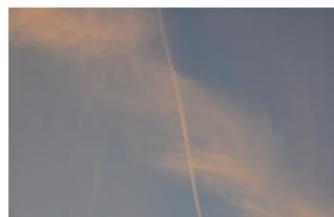
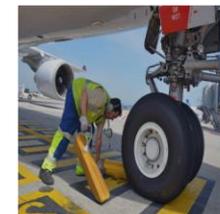
Décisions, avis et communications

En 2016, le Service de Régulation a rendu 2 décisions et publié 1 communication dans le cadre de ses compétences aéroportuaires. Les décisions portaient sur les tarifs concernant les activités « bussing » proposées par l'exploitant aéroportuaire. La communication intervient dans le cadre du renforcement des exigences en matière de sécurité et de sûreté à l'aéroport.

Les activités « Bussing »

En 2016, la compagnie aérienne easyJet a communiqué au Service de Régulation son opposition à la proposition définitive de Brussels Airport Company concernant l'intégration, dans les tarifs, du coût des activités « bussing » pour la période du 1^{er} avril 2016 au 31 mars 2017 inclus. Cette modification des tarifs est intervenue à l'occasion de la centralisation du transport par bus et, plus précisément, de l'exécution par Brussels Airport du transport des passagers entre le terminal et les aéronefs.

Après avoir pris une décision intermédiaire dans laquelle le Service de Régulation a conclu que le tarif contesté pouvait provisoirement être appliqué, le Service de Régulation a rendu sa décision définitive D-2016-03-LA, par laquelle il a considéré la requête introduite par easyJet comme non fondée.



La révision tarifaire intermédiaire

Suite aux récents attentats, l'Etat Fédéral a imposé un renforcement des mesures de sûreté et sécurité à l'ensemble des installations aéroportuaires. A ces mesures s'ajoutent les décisions prises au niveau européen de renforcer les normes applicables en matière de sécurité incendie. Dans ce contexte, l'exploitant aéroportuaire a pu de manière exceptionnelle répercuter auprès des usagers et des passagers les coûts inhérents à ces nouvelles mesures. En 2017, une consultation tarifaire intermédiaire avec les usagers de l'aéroport devrait être organisée à ce propos.

Compte tenu de la complexité et de la lourdeur de la procédure de consultation, le Service de Régulation n'a eu de cesse de proposer une approche la plus pragmatique possible, dans le strict respect du cadre légal. Fort de cette expérience, le régulateur a procédé, au moyen de sa communication C-2016-01-LA, à une description de la manière dont cette consultation pouvait être envisagée dans le strict respect du droit des usagers d'être correctement consultés.

Consultation tarifaire annuelle

Une concertation annuelle s'est déroulée en 2016 entre l'exploitant aéroportuaire et les compagnies aériennes opérant depuis l'aéroport de Bruxelles-National. Au cours de cette concertation annuelle, des informations ont été échangées et une discussion a eu lieu concernant:

- les modifications apportées au plan d'investissements et les modifications relatives au délai pour leur réalisation, ainsi que leur influence éventuelle sur la formule de contrôle tarifaire ;

- les modifications apportées aux tarifs et au système tarifaire, sans que ceci ne porte atteinte à la formule de contrôle tarifaire, ni à l'évolution des tarifs fixée lors de la consultation pluriannuelle.

Le Service de Régulation était présent en tant qu'observateur à cette concertation. Au cours de celle-ci, l'exploitant aéroportuaire a proposé l'application de la formule tarifaire convenue, sans aucune modification en matière d'investissements ou du système tarifaire.

La présence internationale

Le Service de Régulation a pris part aux réunions de concertation entre les régulateurs aéroportuaires européens (dénommées « Thessaloniki Forum »). Cette concertation se déroule sous la présidence de la Commission européenne. Ce forum constitue une des rares opportunités de procéder à un échange concernant les meilleures pratiques en matière de régulation aéroportuaire.

Le Service de Régulation a, à cette occasion, participé activement à l'élaboration de deux documents contenant les recommandations formulées par le forum en 2016, à savoir les « Recommendations on Consultation and Transparency » et les « Recommendations for the Setting and the Estimation of the WACC of Airport Managing Bodies ».





04

Activités ferroviaires

04 Les activités ferroviaires

Le système d'amélioration des performances

L'avis en matière de système d'amélioration des performances

Dans le cadre de sa mission de conseil, le Service de Régulation a rendu un avis concernant le système d'amélioration des performances (Avis A-2016-02-S). Cet avis portait sur le système d'amélioration des performances prévu par la loi pour la période 2013-2016. Le Service de Régulation est d'avis que ce système d'amélioration des performances présente quelques sérieuses lacunes. Dans cet avis, le Service de Régulation considère que ce système est potentiellement discriminatoire, peu efficace et contraire aux principes de base de la tarification. Le Service de Régulation a dès lors conseillé au gestionnaire de l'infrastructure, dans sa recherche pour aboutir à un nouveau système en vigueur à partir de 2017, de tenir compte de ces éléments et de veiller à ce que le nouveau système soit non discriminatoire, prévisible et efficace.

La mission de contrôle de système d'amélioration des performances

Le Service de Régulation a constaté en octobre 2016 que le projet de document de référence du réseau 2018 ne contenait aucune description d'un système d'amélioration des performances. Une mission de contrôle a dès lors été entamée. Le Code ferroviaire prévoit en effet, en son article 23, que le gestionnaire de l'infrastructure doit fixer les principes de base du système d'amélioration des performances en accord avec les candidats en vue de son application à partir du 1^{er} janvier 2017. Par cette mission de contrôle, le Service de Régulation entend vérifier si les dispositions de l'article 23 du Code ferroviaire sont respectées.

La contestation des minutes de retard

Conformément à l'article 62, § 6, du Code ferroviaire, le Service de Régulation tranche les contestations relatives à l'attribution des minutes de retard intervenant dans le cadre du système d'amélioration des performances.

En février 2016, le Service de Régulation a reçu un courrier du Service Arbitrage d'Infrabel signalant qu'une partie contestait l'attribution d'un certain nombre de minutes de retard dans le cadre du système d'amélioration des performances. Le Service de Régulation s'est prononcé via sa décision D-2016-02-SC sur les minutes contestées dans ce dossier.

La SNCB

La mission de contrôle de séparation organisationnelle de la SNCB

Outre son rôle de transporteur, la SNCB, en tant que gestionnaire des gares, offre également des services ferroviaires. Une entreprise ferroviaire qui souhaite avoir accès aux gares de voyageurs doit dès lors s'adresser à la SNCB. La SNCB est considérée à ce titre comme un exploitant d'installation de service, au sens du Code ferroviaire. Afin d'assurer la transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès des entreprises ferroviaires à ces installations de service, le législateur a prévu que les exploitants d'installation de service qui sont sous le contrôle d'une entité ou entreprise qui est active sur le marché ferroviaire et qui occupe une position dominante sur le marché national, doivent être organisés de manière à

assurer leur indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise.

Comme la SNCB est active sur le marché ferroviaire et qu'elle y occupe également une position dominante, elle doit satisfaire à cette exigence de séparation organisationnelle. Afin de vérifier si cette condition est remplie, le Service de Régulation a entamé une mission de contrôle en août 2016.

La mission de contrôle de coûts administratifs et de redevances de la SNCB

En tant qu'exploitant des gares de voyageurs, la SNCB facture des coûts aux entreprises ferroviaires qui ont accès à ces gares. Les frais imputés par la SNCB pour l'utilisation des gares sont soumis, comme les redevances d'infrastructure d'Infrabel, à des contraintes légales. Afin de vérifier si les coûts imputés par la SNCB pour l'accès aux gares satisfont effectivement à ces conditions, le Service de Régulation a entamé une mission de contrôle en octobre 2016.



L'avis relatif au Document de référence du réseau 2018

Chaque année, le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de soumettre le projet de document de référence du réseau pour le futur horaire de service à l'avis du secteur et du Service de Régulation. Le projet de document de référence du réseau pour l'horaire de service 2018 a été soumis pour avis au Service de Régulation en octobre 2016. Le Service de Régulation a formulé des recommandations, des observations et des questions dans son avis A-2016-04-S (consultable sur le site web du Service de Régulation).

La mission de contrôle en matière d'attribution des sillons

Dans le cadre de ses missions de contrôle, le Service de Régulation est tenu de veiller à ce que les capacités de l'infrastructure soient réparties conformément aux dispositions légales. Une mission de contrôle a donc été menée par le Service de Régulation en vue de vérifier si les méthodes de répartition des capacités et les procédures appliquées à cet effet étaient conformes à la législation. Pour ce faire, le Service de Régulation a notamment procédé à un sondage où toutes les demandes pour un jour donné ont été contrôlées. Le Service de Régulation n'a trouvé aucun élément indiquant que la méthode utilisée par Infrabel pour la répartition des capacités n'était pas conforme aux dispositions de la législation. Il a toutefois demandé que le document de référence du réseau soit adapté afin de le rendre totalement conforme à la législation.

L'avis relatif à la mise hors service de Mémor

Le Mémor-Crocodile constitue l'une des composantes du système de sécurité du réseau ferroviaire belge depuis les années 30. Compte tenu de son obsolescence, le gestionnaire de l'infrastructure a décidé de procéder à sa mise hors service à partir du 1^{er} janvier 2016. À cette date, toutes les entreprises ferroviaires devaient avoir adapté leur parc afin de pouvoir utiliser le système plus récent ETCS/TBL1+. Toutefois, compte tenu de

problèmes de fourniture pour ce nouveau système, il a été décidé d'accorder un délai supplémentaire, jusqu'au 12 décembre 2016, pour le démantèlement. Quelques jours avant cette échéance, le Service de Régulation a reçu un e-mail d'une entreprise ferroviaire lui signalant qu'elle, ainsi que d'autres entreprises ferroviaires, n'auraient pas fini l'adaptation de leur parc à temps, et ce, d'après eux, à cause de retards chez le fournisseur. Suite à ce message, le Service de Régulation a décidé de procéder à une enquête auprès des entreprises ferroviaires afin de déterminer l'impact du retard.

Cette enquête du Service de Régulation a révélé que bon nombre d'entreprises ferroviaires ne parviendraient effectivement pas à transformer leur parc dans le délai requis. Suite à ce constat, le Service de Régulation a publié l'avis A-2016-06-S invitant les parties concernées – et plus particulièrement le Ministre de la Mobilité et le SSICF – à examiner quelles options permettaient de remédier à ces problèmes du secteur compte tenu de l'ensemble des aspects de sécurité.

La décision relative à un nouveau service international de transport de voyageurs

Conformément à la législation belge, toute entreprise ferroviaire souhaitant mettre en œuvre un nouveau service international de transport de voyageurs ayant plusieurs arrêts en Belgique est tenue d'en informer l'organisme de contrôle. Cette obligation a été instaurée par le législateur afin de pouvoir vérifier si l'objet principal de ce nouveau service international de transport de voyageurs est bel et bien le transport de passagers internationaux et ne risque pas de compromettre l'équilibre économique dans l'exécution des missions de services publics.

En 2016, le Service de Régulation a constaté qu'une entreprise ferroviaire avait introduit une demande de capacités pour un nouveau service de voyageurs internationaux sans pour autant en informer le régulateur. Dans

ces circonstances, le Service de Régulation a notifié à l'entreprise ferroviaire son manquement et a constaté dans le même temps que l'attribution de la capacité ne pouvait intervenir.

Par la suite, le Service de Régulation a reçu la notification officielle de l'entreprise ferroviaire. Conformément à la procédure légale, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires intéressées ont été interrogées quant à la nécessité d'analyser le caractère international du nouveau service. En l'absence de réponse positive, le régulateur, via sa Décision D-2016-06-S, a marqué son accord sur la mise en œuvre de ce nouveau service.



Les installations de services

La décision relative au délai raisonnable pour les services associés aux gares de voyageurs

Conformément au Code ferroviaire, le Service de Régulation a pour mission de fixer le délai raisonnable dans lequel les demandes d'accès aux installations de service et aux fourniture de services dans lesdites installations doivent être traitées par les exploitants. En raison de la très grande diversité d'installations de service, le Service de Régulation a décidé de scinder cette mission et de déterminer en premier lieu le délai dans lequel la SNCB, en tant qu'exploitant des gares de voyageurs, doit traiter les demandes d'entreprises ferroviaires d'accès aux gares et à la fourniture de services correspondants.

Ces délais ont été fixés par la décision D-2016-05-S. Le Service de Régulation a opéré une distinction entre les demandes simples (portant uniquement sur l'accès) et les demandes plus complexes. Le délai est fixé à un mois pour les demandes simples et à trois mois pour les demandes plus complexes. Le Service de Régulation évaluera ces délais sur la base des expériences acquises et les adaptera, le cas échéant.

Le règlement d'exécution de la Commission européenne

En 2016, la Commission européenne a entamé la rédaction d'un règlement d'exécution portant sur les installations de service. Ce règlement d'exécution se fonde sur l'article 13.9 de la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire, en vertu duquel la Commission européenne peut adopter des mesures détaillant les critères à respecter pour l'accès aux services liés aux installations de service. Les premières versions du texte traitaient essentiellement des informations que les exploitants d'installations de service doivent communiquer et développaient également l'exigence de séparation organisationnelle à laquelle les exploitants d'installations de

service, qui sont sous le contrôle d'un acteur dominant du marché ferroviaire, doivent satisfaire. Par ailleurs, quelques principes de la refonte tels que l'alternative viable et le principe « use it or lease it » ont été développés.

Les consultations et les travaux concernant ce règlement d'exécution se poursuivront en 2017. Le Service de Régulation continuera à suivre les débats en la matière et poursuivra sa participation dans les différents groupes de travail correspondants.

Les ports : une infrastructure indissociable du rail

Pour avoir une vue d'ensemble du marché ferroviaire et plus particulièrement des installations de service, le Service de Régulation a rencontré les autorités en charge de la gestion des deux plus grands ports de Belgique, à savoir Zeebrugge et Anvers. Cette prise de contact a également été l'occasion, pour le régulateur, de présenter son fonctionnement ainsi que ses compétences en matière d'installations de service. A cet égard, le Service de Régulation considère cette première étape comme importante, dans la mesure où l'accessibilité de ces deux ports et le développement des installations de services constitueront sans nul doute, pour le rail, un enjeu majeur de la prochaine décennie.



La législation

L'avis relatif au Code ferroviaire

Dans le cadre de sa mission de conseil, le Service de Régulation a rendu un avis quant à la modification du Code ferroviaire par la loi du 15 juin 2017. Le Service de Régulation y a formulé quelques recommandations et proposé quelques améliorations, notamment par rapport à son fonctionnement.

Les accords de coopération avec l'autorité responsable des licences et le SSICF

La législation prévoit que le Service de Régulation coopère étroitement avec l'autorité responsable des licences et l'autorité nationale de sécurité (SSICF). Elle stipule plus particulièrement que ces trois organes doivent élaborer ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire. En 2016, les premiers contacts ont été établis entre les trois services concernés. La signature des accords de coopération est prévue pour 2017.

L'avis en matière de redevances

La Cour de justice de l'Union européenne a été saisie de la question préjudicielle C-344/16 soumise par le Bundesgerichtshof allemand. Cette question préjudicielle portait sur les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et, accessoirement, sur la répartition des compétences entre tribunaux civils et organes de contrôle spécifiques, en l'occurrence le régulateur ferroviaire. Compte tenu de l'importance de la question pour l'exercice futur des compétences des régulateurs ferroviaires, le Service de Régulation a rendu l'avis A-2016-03, dans lequel il expose sa position sur cette question.

Le principe de tarification Your Shunts

La Cour d'appel s'est prononcée le 30 novembre 2016 sur le recours introduit par Infrabel contre la décision D-2015-11-S concernant la modification du principe de tarification Your Shunts. A cette occasion, la Cour a confirmé la décision du Service de Régulation et a déclaré le recours d'Infrabel non fondé. La décision du Service de Régulation, selon laquelle le nouveau principe de tarification pour le triage est illégal et doit dès lors être supprimé, a donc été entérinée par la Cour d'appel. Suite à cet arrêt, Infrabel a décidé de ne pas réclamer de redevance manœuvre pour 2017.



La coopération internationale

European Network of Rail Regulatory Bodies

En 2016, le réseau des régulateurs ferroviaires européens s'est réuni à plusieurs reprises sous la houlette de la Commission européenne. Lors de ces réunions, les organismes de contrôle européens en matière ferroviaire partagent leurs expériences et leurs meilleures pratiques. Le réseau apporte son expertise à certains débats, notamment en ce qui concerne le contenu des mesures d'exécution fixées par la Commission européenne notamment dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions de la directive 2012/34.

IRG-Rail

Depuis décembre 2013, le Service de Régulation est membre à part entière du « Independent Regulators Group – Rail » (IRG-Rail), un réseau d'organismes de contrôle indépendants de 25 pays européens. A la différence du forum précédent, celui-ci se tient en l'absence de la Commission européenne. Le travail et les échanges se répartissent au sein de cinq 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>

Le règlement 913/2010 – Corridors ferroviaires européens

Le Service de Régulation est directement concerné par trois des neuf corridors de fret créés par le règlement 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, à savoir le Corridor 1 (Rhine-Alpine Corridor), le Corridor 2 (North-Sea – Mediterranean corridor) et le Corridor 8 (Rhine – Baltic Corridor).

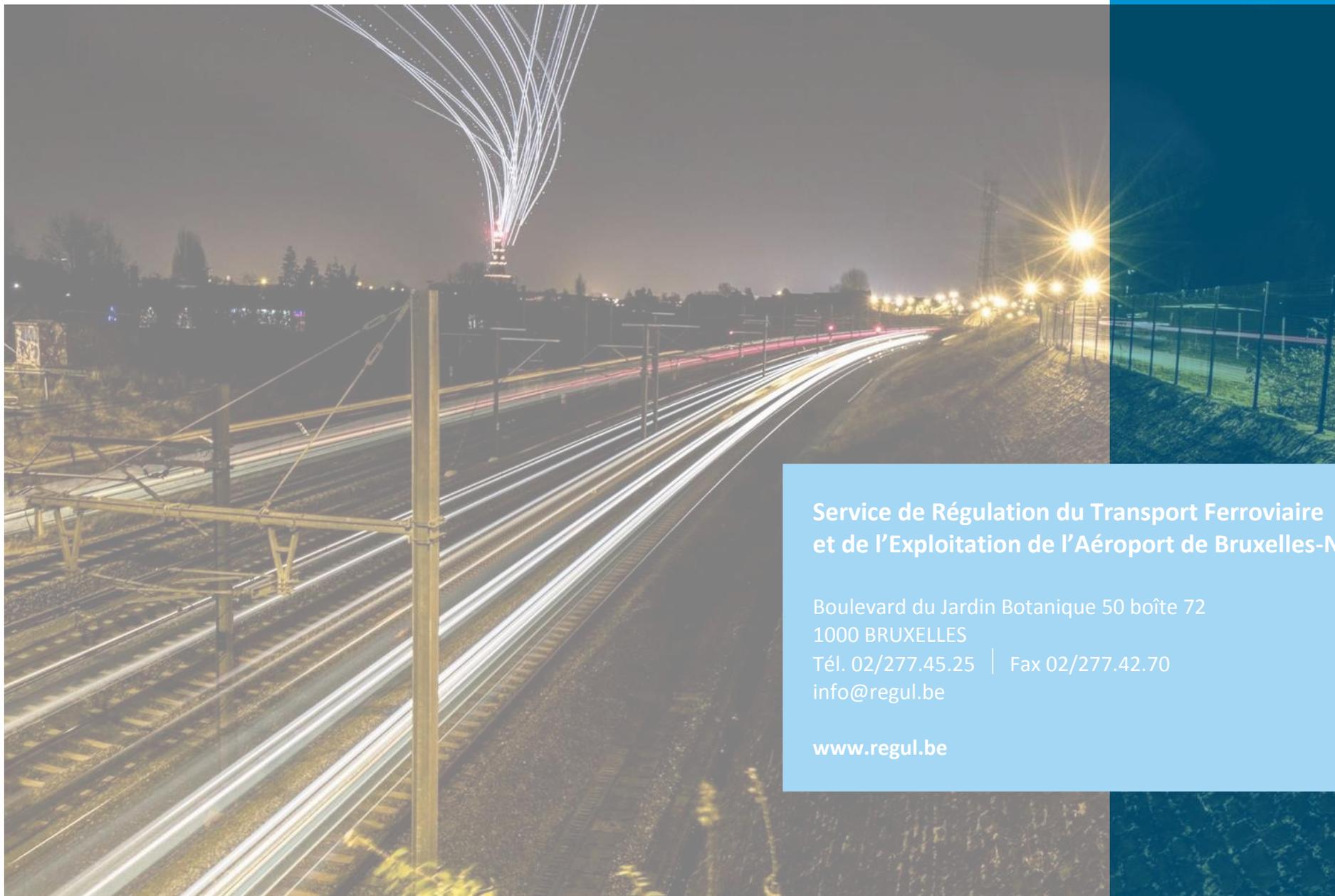
L'article 20 de ce règlement confère aux organismes de contrôle la mission:

- de surveiller la concurrence sur le corridor;
- d'assurer un accès non discriminatoire au corridor;
- de jouer le rôle d'instance de recours.

A cette fin, les régulateurs sont tenus de collaborer avec les autres organismes de contrôle et d'échanger les informations nécessaires. Dans le cadre de cette mission, le Service de Régulation a conclu, pour chaque corridor qui le concerne, un accord de coopération avec les autres organismes de contrôle concernés par ce corridor.

En outre, le Service de Régulation suit de près les développements liés à ces trois corridors, notamment en assistant à des réunions des comités de gestion et des groupes consultatifs, ainsi qu'à l'occasion d'échanges avec les différents guichets uniques des corridors (Corridor One-Stop-Shops).





**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