



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

**Décision n° 2018-07-C relative à un litige entre Infrabel et la SNCB concernant
le système d'amélioration des performances**

Table des matières

1. Contexte.....	3
2. Objet.....	3
3. Cadre légal.....	3
3.1. Quant à la compétence du Service de Régulation	
3.2. Quant au fond du litige	
4. Argumentaires.....	4
4.1. Le gestionnaire d'infrastructure	
4.2. L'entreprise ferroviaire	
5. Analyse du Service de Régulation.....	5
5.1. La cellule d'arbitrage	
5.2. L'année de transition	
5.3. L'accord des entreprises ferroviaires	
6. Décision.....	6
7. Possibilité de recours.....	6

1. Contexte

1. Le 5 avril 2018, le gestionnaire d'infrastructure (dénommé ci-après Infrabel) a notifié au Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National (dénommé ci-après le Service de Régulation), l'existence d'un litige entre elle et l'entreprise ferroviaire SNCB relatif à l'avenant au contrat d'utilisation des entreprises ferroviaires portant sur le système d'amélioration des performances.
2. Infrabel demande que le Service de Régulation prenne « [...] une décision individuelle motivée [...] enjoignant à l'entreprise ferroviaire SNCB de souscrire, sans réserves, au système d'amélioration des performances proposé par Infrabel »¹.
3. Le 6 avril 2018, le Service de Régulation a informé l'entreprise ferroviaire SNCB de l'existence d'une demande de règlement administratif d'un litige entre elle et Infrabel portant sur le système d'amélioration des performances.
4. A cette occasion, le Service de Régulation a fixé au 11 avril 2018 l'échéance pour la remise d'un mémoire de chaque partie au litige. Ces argumentaires ont été communiqué au Service de Régulation dans les délais prescrits.

2. Objet

5. La présente décision examine les différents griefs entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire SNCB concernant la mise en œuvre d'un système d'amélioration des performances.
6. La présente décision ne préjuge pas de la conformité intégrale du système d'amélioration des performances proposé par Infrabel au regard de la législation existante.

3. Cadre légal

3.1. Quant à la compétence du Service de Régulation

7. Cette décision est rendue en application des articles 62,§4, 3° et 63,§2 de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire qui précisent que :

¹ Courrier recommandé d'Infrabel d.d 4 avril 2018 concernant le règlement administratif d'un litige adressé au Service de Régulation.

« Au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle tranche : [...] dans les dix jours ouvrables, les litiges relatifs au système d'amélioration des performances, sans préjudice des voies de recours existantes, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire ».

« En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle prend des décisions individuelles motivées. »

3.2. Quant au fond du litige

8. Les alinéas 1 et 3 de l'article 23 du Code ferroviaire relatif au contrat d'utilisation prévoient que :

« Toute utilisation de l'infrastructure par une entreprise ferroviaire donne lieu préalablement à un accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec l'entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie. Les conditions régissant cet accord sont non discriminatoires, transparentes et conformes aux dispositions légales et réglementaires en vigueur. »

« Cet accord contient également un système d'amélioration des performances qui consiste à utiliser les systèmes de tarification de l'utilisation de l'infrastructure en vue d'encourager l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. »

4. Argumentaires

4.1. Le gestionnaire de l'infrastructure

9. En août 2017, Infrabel a adressé aux entreprises ferroviaires un avenant au contrat d'utilisation concernant le système d'amélioration des performances mis en place à partir de janvier 2017 (en annexe).
10. Dans ce contexte, le gestionnaire d'infrastructure n'a pas été en mesure d'acter l'accord de toutes les entreprises ferroviaires actives sur le réseau.
11. Etant donné l'absence d'accord/de réponse de plusieurs entreprises ferroviaires dont la SNCB sur l'avenant, Infrabel estime que la mise en place du système d'amélioration des performances est bloqué.
12. Infrabel considère également que le caractère contractuel du système d'amélioration des performances, conféré par l'article 23 du Code ferroviaire, implique un accord unanime des entreprises ferroviaires pour que le système puisse être inséré dans le contrat d'utilisation de

l'infrastructure. Elle précise en outre, que le principe de non-discrimination interdit de mettre en place ce système uniquement pour les entreprises ayant marqué accord sur l'avenant proposé.

13. Compte tenu de ces éléments, Infrabel considère ne pas être en mesure de mettre en place le système d'amélioration des performances tant que toutes les entreprises ferroviaires n'ont pas donné leur accord sur l'avenant.

4.2. L'entreprise ferroviaire

14. La SNCB a marqué son accord sur le système d'amélioration des performances sous réserve que ce nouveau système mette en place des mesures garantissant l'indépendance d'arbitrage.
15. Elle considère que depuis la restructuration de la direction Traffic Management, la garantie d'indépendance de la cellule arbitrage est remise en cause, cette cellule dépendant de la cellule ponctualité d'Infrabel. La SNCB estime donc que la cellule arbitrage est à la fois juge et partie.
16. La SNCB a également noté qu'Infrabel a décidé que l'année 2017 serait considérée comme une année de transition n'impliquant pas d'impact financier pour les parties prenantes.
17. En l'absence d'informations relatives à la potentielle perte qui découlerait de cette année de transition la SNCB n'est pas en mesure de prendre attitude à ce sujet.
18. Compte tenu de ces éléments, la SNCB demande au Service de Régulation d'enjoindre Infrabel de respecter ses engagements et de mettre en place les garanties suffisantes afin d'assurer un arbitrage impartial.

5. Analyse du Service de Régulation

5.1. La cellule arbitrage (argument 1 de la SNCB)

19. Le Service de Régulation considère que la présence de la cellule arbitrage au sein de la cellule ponctualité constitue un potentiel conflit d'intérêts.
20. Toutefois, ce risque est pour l'essentiel réduit par la possibilité pour l'entreprise ferroviaire d'introduire un recours auprès du Service de Régulation conformément à l'article 62,§6 du Code ferroviaire.

5.2. L'année de transition (argument 2 de la SNCB)

21. Le Service de Régulation considère que ce point ne concerne pas la mise en œuvre du système d'amélioration des performances.

22. Dès lors, le Service de Régulation ne se prononcera pas sur la légitimité de cette 'marche à blanc'.

5.3. L'accord des entreprises ferroviaires (argument d'Infrabel)

23. L'article 23 du Code ferroviaire précise que « toute utilisation de l'infrastructure par une entreprise ferroviaire donne lieu préalablement à un accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec l'entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire ».

24. Cet article énonce également que « le gestionnaire de l'infrastructure fixe les principes de base du système d'amélioration des performances en accord avec les candidats. »

25. Compte tenu de ces éléments, le Service de Régulation considère que l'accord des entreprises ferroviaires ne peut être obtenu que par la signature du contrat d'utilisation.

6. Décision

26. Le Service de Régulation considère :

- les réserves de la SNCB sur le système d'amélioration des performances non fondées ;
- que l'article 23 du Code ferroviaire ne permet l'utilisation d'un sillon qu'en cas de signature du contrat d'utilisation par l'entreprise ferroviaire.

27. Par conséquent, le Service de Régulation décide que pour circuler sur le réseau, toute entreprise ferroviaire est tenue de signer l'intégralité du contrat d'utilisation.

7. Possibilité de recours

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

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

Sous peine d'irrecevabilité pouvant être prononcée d'office par la Cour des marchés, le recours visé à l'article 221/1 est formé dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision ou, pour les personnes intéressées auxquelles la décision ne devait pas être notifiée, dans un délai d'un mois à dater de la publication au Moniteur belge de la décision concernée.

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

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

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

Au plus tard le jour de l'introduction de la cause, l'organe de contrôle communique au demandeur et à la cour une copie du dossier administratif.

Fait à Bruxelles, le 19 avril 2018,

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

Serge DRUGMAND

Directeur