



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

**Avis n° A-2016-01-S du 22 janvier 2016 concernant la loi du 30 août
2013 portant le Code ferroviaire.**

1. Objet de l'avis et fondement juridique

Dans son article 62, §2, la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire - appelé ci-après le Code ferroviaire - donne au Service de Régulation, en sa qualité d'organe de contrôle, une mission de conseil.

« ... Au titre de ses missions de conseil, l'organe de contrôle :

1° donne des avis motivés et soumet des propositions; [...] »

Conformément à l'article 62, §2, 1° du Code ferroviaire, le Service de Régulation donne par la présente un avis sur la modification de ce même Code ferroviaire par la loi du 15 juin 2015 modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

2. Faits et rétroactes

La loi du 15 juin 2015 modifiant le Code ferroviaire a été publiée le 13 juillet 2015. Cette loi prévoyait la transposition partielle de la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (ci-après: Refonte).

3. Analyse

Dans le présent avis, le Service de Régulation présente quelques points d'attention et quelques possibles améliorations à apporter au Code ferroviaire modifié.

La première partie de l'analyse traite des articles susceptibles d'avoir un impact sur le fonctionnement du Service de Régulation. À cet égard, l'analyse porte sur un article concernant les compétences, d'une part, et se penche sur quelques articles dont le Service de Régulation estime qu'ils pourraient susciter une certaine insécurité juridique, d'autre part.

La deuxième partie de l'analyse traite de questions orthographiques et d'ordre linguistique.

3.1. Analyse des articles ayant un impact sur le fonctionnement du Service de Régulation.

3.1.1 Insécurité juridique liée à la modification de parties essentielles du système de tarification

D'une part, il y a l'article 56, §2 du Code ferroviaire qui dispose ce qui suit: *« Lorsque des éléments essentiels du système de tarification fixé conformément au paragraphe 1er, alinéa 1er, sont modifiés, ces modifications sont rendues publiques au moins trois mois avant la date limite de publication du document de référence du réseau. »*

D'autre part, l'article 26 de l'AR du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dispose ce qui suit: « *Sans préjudice de la méthode d'indexation annuelle des prix unitaires, les modifications des règles de calcul, de la valeur des coefficients et des prix unitaires sont adoptées au plus tard quatre mois avant la date limite d'introduction des demandes de capacité (visée à l'article 32 de la loi). Ces modifications, qui entraînent une mise à jour du document de référence du réseau, ne sont applicables que lors de l'entrée en vigueur de l'horaire de service qui suit celui au cours duquel elles ont été adoptées.* »

Les deux articles peuvent s'appliquer au même cas. Les règles de calcul, les valeurs des coefficients et les prix unitaires sont naturellement des éléments essentiels du système de tarification.

Exemple : Infrabel travaille avec des segments du marché et souhaiterait procéder à des modifications essentielles aux tarifs de ces derniers.

- Conformément à l'article 56, §2 du Code ferroviaire, Infrabel devrait rendre ces modifications publiques trois mois avant la date limite de publication du document de référence du réseau. Infrabel devrait donc le faire vers le **15 septembre**. (communication du document de référence du réseau: +- 15 décembre – 3 mois).
- Conformément à l'AR du 9 décembre 2004, Infrabel devrait adopter les modifications quatre mois avant la date limite d'introduction des demandes de capacité. Infrabel devrait le faire vers le **15 décembre** (date limite de dépôt: +-15 avril – 4 mois).

Suggestion du Service de Régulation: une harmonisation entre ces deux articles est indiquée pour éviter toute insécurité juridique.

3.1.2. Le transport international de voyageurs comme principal objectif

L'article 62, §3, 5° dispose ce qui suit: « ... *détermine, à la suite d'une demande du ministre... si le principal objectif d'un service de transport de voyageurs est le transport de voyageurs entre **deux** gares situées dans des États membres différents.* ».

On ne voit pas clairement pourquoi la limitation à **deux** gares a été introduite. Cette disposition limite la portée du transport international de voyageurs, qui peut s'effectuer sur plus de 2 gares. Le Service de Régulation estime qu'il est opportun de reprendre la disposition de l'article 10 point 3 de la Refonte: « *À la demande des autorités compétentes ..., il incombe à l'organisme ou aux organismes de contrôle pertinents visés à l'article 55 de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs **entre deux gares** situées dans des États membres différents.* »

Suggestion du Service de Régulation: harmoniser cet article avec la Refonte.

3.1.3. Accès à l'infrastructure ferroviaire

L'article 62, §5 dispose: « Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite, notifiée par envoi recommandé, par tout candidat, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne:

4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 1° et 3°, 8 et 9. [...] »

On ne voit pas très bien pourquoi le point 2° (« un certificat de sécurité ferroviaire ») a été omis dans le renvoi à l'article 7. L'article 7 porte en effet sur les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Et une des conditions prévues est d'être en possession d'un certificat de sécurité. Dans cette optique, cette condition est séparée de l'aspect de sécurité lui-même. Il en résulte que si Infrabel refuse à une EF l'accès au réseau sur la base du certificat de sécurité, celle-ci ne peut déposer plainte à ce sujet auprès du Service de Régulation. Cet oubli va à l'encontre du principe d'accès équitable aux possibilités de recours.

Suggestion du Service de Régulation: adapter la disposition comme suit: "4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5,6,7, ~~1° et 3°~~, 8 et 9. [...]"

3.1.4. Compétences

Article 63, §3 (deuxième alinéa): « Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit modifie la décision incriminée conformément à sa décision. »

Le paragraphe 3 de l'article 63 porte sur l'exercice, par le Service de Régulation, de ses missions de contrôle et de recours administratif. Toutefois, l'alinéa susmentionné a sa place dans le paragraphe 2 du même article, à savoir la mission relative au règlement administratif des litiges.

Les procédures de contrôle et de recours administratif sont des procédures relativement longues pour lesquelles une audition est requise. En outre, le Service de Régulation peut prendre des mesures à cet égard, conformément à l'article 63 §3, alinéa premier du Code ferroviaire.

La procédure de règlement des litiges sur la répartition des capacités de l'infrastructure est une procédure courte, ce qui correspond également à l'urgence d'une telle décision. Dans cette procédure, on agit déjà conformément à l'alinéa susmentionné.

Si la disposition actuelle est maintenue dans le Code ferroviaire, il en résulte que le Service de Régulation ne peut imposer des mesures appropriées en exécution de ses missions de recours administratif pour ces matières, à savoir un recours contre un refus d'octroyer des capacités ou contre les modalités d'une proposition de capacités.

Suggestion du Service de Régulation: placer l'alinéa concerné à l'article 63 §2 plutôt qu'à l'article 63 §3.

3.2. Questions d'ordre linguistique

3.2.1. Article 4, §2, 2^e alinéa du texte néerlandais

*"..., moeten in overeenstemming met artikel 7 van de **Rerodening** 1370/2007..."*

Suggestion du Service de Régulation: remplacer "Rerodening" par "Verodening".

3.2.2. Article 21 du texte néerlandais

*"De netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor de toegang tot dienstvoorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder en voor de dienstverlening in die voorzieningen die zijn aangesloten op het net van de infrastructuurbeheerder **en voor de dienstverlening in die voorzieningen.**"*

Suggestion du Service de Régulation: supprimer le doublon.

3.2.3. Article 24, §2, 2^e alinéa

*« ... dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article **41, § 4.** »*

Suggestion du Service de Régulation: l'article 41, §4 n'existe plus dans la version remaniée du Code ferroviaire. Ce renvoi porte sur le dernier alinéa de l'article 43.

3.2.4. Article 56, §1, deuxième alinéa

« L'arrêté visé à l'alinéa 1er n'exclut pas l'utilisation des infrastructures ferroviaires par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête. »

Cet article est peu clair et n'est guère lisible. Ce texte a son origine dans l'article 32 de la Refonte: *« Le niveau des redevances n'exclut cependant pas l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête. »*

Suggestion du Service de Régulation: reprendre le texte susmentionné dans le Code ferroviaire.

3.2.5. Article 60, §1 du texte néerlandais

“De Koning kan bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad een in de tijd beperkte compensatieregeling treffen retributies voor het gebruik van de voor spoorweginfrastructuurgebruik binnen de grenzen bepaald in §2.

Ce paragraphe n’est guère lisible.

Suggestion du Service de Régulation: il est conseillé de réécrire ce paragraphe en fonction du texte français.

Bruxelles, le 22 janvier 2016

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

Serge DRUGMAND

Directeur