



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

**Avis n° A-2014-06-S du 24 octobre 2014 concernant le projet de document de référence du  
réseau pour la période du 13/12/2015 au 10/12/2016 (version du 26/09/2014)**

**AVERTISSEMENT :  
Document de courtoisie sans valeur juridique**

## 1. Objet de l'avis et principes

Conformément à l'article 20 de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (ci-après: le Code ferroviaire), le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit le document de référence du réseau et en assure la publicité, après consultation de l'organe de contrôle, des candidats et des entreprises ferroviaires (ci-après: EF) circulant sur le réseau.

Conformément à l'article 63§1 du Code ferroviaire, le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (ci-après: le Service de Régulation) rend des avis en exécution de ses missions de conseil.

## 2. Faits et rétroactes

Le 26 septembre 2014 à 16h35, le Service de Régulation a obtenu par e-mail l'accès électronique au projet de document de référence du réseau pour la période du 13/12/2015 au 10/12/2016 (version du 26/09/2014).

## 3. Analyse

Dans cette analyse, le Service de Régulation vérifie si le projet de document de référence du réseau est conforme au Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution. Outre les remarques concernant le cadre légal, le Service de Régulation donne également quelques recommandations susceptibles d'améliorer l'efficacité du document de référence du réseau.

### 3.1. Dispositions réglementaires.

#### 3.1.1. Protocole local (p. 26 DRR)

Le point 2.3.2.2 dispose ce qui suit: *"Les utilisateurs de l'infrastructure ne peuvent pas circuler avec du matériel de traction, avec ou sans véhicules, sur le réseau belge sans un sillon attribué par le gestionnaire de l'infrastructure, sauf si cette circulation a été préalablement conclue dans le cadre d'un protocole local.*

Le Service de Régulation constate que des capacités peuvent être attribuées en dehors de la procédure normale d'attribution.

Conformément à l'article 28 du Code ferroviaire, Infrabel doit répartir les capacités disponibles de manière effective et optimale sur une base équitable et non discriminatoire. En outre, elle doit, en permanence, être en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités qui restent disponibles.

Le Service de Régulation estime qu'il est indiqué qu'Infrabel démontre qu'elle agit en l'espèce conformément à l'article 28 du Code ferroviaire.

### **3.1.2. Système de règlement administratif des litiges (p. 57 DRR)**

La section 4.4.2. renvoie erronément à la mission relative au traitement des plaintes du Service de Régulation, découlant de l'article 62§5 du Code ferroviaire.

Il convient de citer dans cette rubrique les dispositions de l'article 62§4: *'Au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle tranche: "1° dans les dix jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des voies de recours existantes, à la requête, soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat."*

### **3.1.3. Contrat de réservation de capacités (p. 27)**

#### *a) Incompatibilité entre le contrat de réservation de capacités et le document de référence du réseau (p. 27)*

Le dernier paragraphe de la section 2.3.3. dispose ce qui suit: *"En cas de contradiction entre un point du DRR et une clause du contrat de réservation de capacités, celle-ci prévaut."*

Compte tenu du caractère transparent que doit avoir le document de référence du réseau, il est indiqué que ce document, qui contient les règles applicables à l'ensemble des candidats, prime les conditions reprises dans le contrat de réservation de capacités.

En outre, le contrat de réservation de capacités est un élément du document de référence du réseau. En cas de conflits d'articles, il y a donc contradiction entre des dispositions du document de référence du réseau lui-même.

#### *b) Sanctions (p. 10 annexe B9)*

Le contrat de réservation de capacités dispose à l'article 4.7 de l'annexe B9: *"En cas de manquement aux articles 4.1.1 ou 4.1.2, la commande de capacités concernée sera considérée comme résolue, de plein droit et sans mise en demeure préalable, aux torts du candidat, rendant celui-ci immédiatement redevable envers Infrabel de dommages et intérêts équivalents à 20% de la redevance annuelle de la commande de capacités concernée, et ce sans préjudice du droit pour Infrabel de réclamer la réparation de son dommage conformément au droit commun."*

A cet égard, le Service de Régulation souhaite renvoyer à l'article 28 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. Cet article dispose expressément: *"En cas de renonciation à la capacité demandée plus de soixante jours avant le jour de son utilisation, le gestionnaire de l'infrastructure ne peut facturer aucune redevance"*

L'absence de communication de l'identité de l'EF par un candidat doit de facto être considérée comme une renonciation au sillon. Conformément à l'article 28 de l'AR susmentionné, Infrabel ne peut demander une indemnité supérieure au coût administratif pour cette renonciation.

Le Service de Régulation considère que la annulation de la commande de capacités est une sanction lourde. Par conséquent, le candidat doit être informé au maximum du fait que son sillon peut être retiré en cas d'absence de notification. Un système par lequel le candidat est averti de cette sanction, par exemple 75 jours avant le jour de l'utilisation, semble indiqué.

c) Assurance et responsabilité (p. 10 et 11 annexe B9)

L'article 4.6. du contrat de réservation de capacités dispose que le candidat doit garantir à Infrabel qu'il a signé une police d'assurance couvrant les conséquences pécuniaires de sa responsabilité envers Infrabel, et ce pour toute la durée du contrat.

Conformément à l'article 4.2. du contrat d'utilisation (annexe B3), un candidat EF doit conclure une police d'assurance. Ses responsabilités et les indemnités sont fixées à l'article 5.2., responsabilité de l'entreprise ferroviaire.

Un candidat non-EF doit faire appel à une EF qui doit conclure le même contrat.

Le Service de Régulation considère qu'il y a ici "double assurance". Cela implique implicitement une discrimination du candidat non-EF.

L'article 6 du contrat de réservation de capacités décrit la responsabilité du candidat. Cet article correspond aux conditions en matière de responsabilité auxquelles l'EF doit satisfaire et qui sont décrites au point 5.8 du contrat d'utilisation. L'EF désignée par le candidat paie déjà pour la couverture de la responsabilité envers Infrabel. Aussi, il n'y a aucune raison pour laquelle un candidat non-EF doit s'assurer en plus.

On ne sait pas clairement sur quelle base Infrabel réclame une responsabilité identique pour le candidat et l'EF désignée. La responsabilité porte sur le volet opérationnel, ce qui relève totalement de la responsabilité de l'EF.

d) Respect de l'horaire (p. 11 Annexe B9)

Le contrat de réservation de capacités dispose à l'article 5: *"Les Parties ne peuvent prétendre, l'une envers l'autre et réciproquement, à une quelconque indemnisation des préjudices qu'elles pourraient subir du fait de retards dans la circulation des trains, et ce quelle qu'en soit l'origine (accidents et/ou incidents et/ou avaries survenus à des tiers, vols de matériaux, grèves et incidents connexes, chutes d'arbres, suicides, etc.). En conséquence, Infrabel et le Candidat supporteront seuls leurs coûts et préjudices liés à un tel retard et renoncent l'un envers l'autre à toute action en justice de ce fait."*

On peut trouver une clause similaire à l'article 2.5.3., respect de l'horaire, du contrat d'utilisation. La raison pour laquelle Infrabel a imposé cette clause n'est pas tout à fait claire pour le Service de Régulation, surtout à la lumière des dispositions légales relatives au système d'amélioration des performances, reprises à la section II 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. Le Service de Régulation aurait souhaité obtenir des explications supplémentaires à ce sujet.

**3.1.4. Règlement 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (ci-après Règlement 913/2010)**

a) Gestion du trafic en cas de perturbation (p. 61 DRR)

Le Règlement 913/2010 dispose à l'article 17 point 3: *"Les principes permettant de définir les règles de priorité prévoient au moins que le sillon visé à l'article 14, paragraphes 3 et 4, alloué aux trains de marchandises qui respectent leur horaire prévu dans l'horaire de service ne peut être modifié, dans la mesure du possible. Les principes permettant de définir les règles de priorité visent à réduire au minimum le temps de rétablissement total du réseau au vu des besoins de tous les types de transport."*

Il semble opportun de trouver un rappel de cette disposition au point 4.8., mesures particulières à prendre en cas de perturbation.

b) Travaux relatifs au corridor ferroviaire (p. 59 DRR)

L'article 14, point 8 du Règlement 913/2010 dispose ce qui suit: *"Sauf en cas de force majeure, notamment en cas de travaux urgents et imprévisibles essentiels pour la sécurité, un sillon alloué à une opération de fret en vertu du présent article ne peut pas être annulé moins de deux mois avant son horaire prévu dans l'horaire de service si le candidat concerné ne donne pas son accord pour une telle annulation. Dans un tel cas, le gestionnaire de l'infrastructure concerné s'efforce de proposer au candidat un sillon d'une qualité et d'une fiabilité équivalentes."*

Cette disposition, qui inclut une condition à respecter par Infrabel, pour l'annulation d'un sillon alloué dans le cadre du Règlement 913/2010, doit être reprise au point 4.5., attribution de capacités pour l'entretien, le renouvellement et les améliorations.

## **3.2. Recommandations**

### **3.2.1. Accès au Traffic Control et aux postes de signalisation**

Le Service de Régulation estime que la possibilité pour les EF d'avoir accès au "Traffic Control" et aux postes de signalisation, conformément à l'article 25/1 du Code ferroviaire, doit être mentionnée dans le document de référence du réseau. En outre, le gestionnaire de l'infrastructure doit déterminer les modalités pratiques de l'accès à ces deux types d'installations et les publier sur son site web sécurisé.

### **3.2.2. Assurance**

#### *a) Assurance (DRR p. 24)*

Le point 2.2.5 traite des responsabilités de manière très sommaire. Selon le document 'Network Statement Common Structure' de RNE, il faut, dans ce point, renvoyer à la législation pertinente en ce qui concerne les exigences en matière d'assurance,

à savoir :

- L'article 13§4 du Code ferroviaire stipule : "*Le Roi fixe les montants minimaux pour la couverture de la responsabilité civile.*" (chapitre relatif à la licence)
- L'article 1 de l'arrêté royal du 8 décembre 2013 fixant les montants minimaux pour la couverture de la responsabilité civile pour pouvoir circuler sur l'infrastructure ferroviaire dispose ce qui suit : "*Le montant minimal visé à l'article 13, § 4 du Code ferroviaire est fixé à cinquante millions d'euros. Le montant visé à l'alinéa précédent est fixé à septante millions d'euros en cas de prestations de transport de voyageurs.*"

Il serait judicieux que le cadre législatif soit repris dans cette section.

*b) Assurance: article 42 p. 7 annexe B3 (contrat d'utilisation)*

Le Service de Régulation prend acte des dispositions reprises à l'article 4.2. du contrat d'utilisation (annexe B3). Celles-ci imposent que toutes les EF souhaitant circuler sur le réseau belge aient une même couverture minimum en matière de responsabilité civile. Toutefois, l'AR du 28 juillet 2005, qui est mentionné dans cette section, n'est plus d'application. Les montants minimums pour la couverture sont fixés dans l'AR précité du 8 décembre 2013.

**3.2.3. Transport international de passagers (p. 41 DRR)**

Au point 4.2.3.1, on décrit au dernier paragraphe comment un candidat doit agir s'il envisage de demander des capacités en vue d'exploiter un service de transport international de passagers. Vu l'importance de ces informations, il semble indiqué de faire également précéder ce point d'un titre. En outre, il faudrait également renvoyer à ce nouveau titre au point 4.2.2.3.3. relatif à l'organe de contrôle (compétence du Service de Régulation pour définir l'objet principal du transport de voyageurs).

**3.2.4. Suspension ou retrait des sillons (p. 44 DRR)**

Le point 4.2.3.4 décrit les moyens utilisés par le gestionnaire de l'infrastructure pour communiquer une suspension ou un retrait de sillons en cas d'urgence ou de nécessité absolue. Comme il est ici question d'une situation exceptionnelle, il importe que les EF soient informées dès que possible de sorte que les dommages commerciaux éventuels restent limités au minimum. D'autre part, il est dans l'intérêt d'Infrabel que la communication soit opposable. C'est pourquoi il est conseillé qu'Infrabel effectue les notifications concernées aux EF aussi bien par téléphone que par e-mail ou par fax avec accusé de réception.

**3.2.5. Zones saturées (p. 58 DRR)**

Si le gestionnaire de l'infrastructure a déclaré une section de l'infrastructure ferroviaire comme infrastructure saturée, il a la possibilité d'obtenir une meilleure utilisation de la capacité disponible concernée.

A cet effet, le législateur prévoit ce qui suit à l'article 41§4 du Code ferroviaire: *"Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil déterminé dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle de l'entreprise ferroviaire concernée."*

Le projet de document de référence du réseau prévoit ce qui suit au point 4.4.3.1:

*Le gestionnaire d'infrastructure peut, après concertation avec le candidat, suspendre ou retirer le droit d'utilisation du sillon. .... Lorsque le détenteur de la capacité a, au cours de l'horaire de service précédent, utilisé la capacité en moyenne moins de 80% du nombre de circulations hebdomadaires prévues."*

Il convient de se demander s'il est logique que la valeur seuil soit liée à l'horaire de service précédent. En effet, le niveau actuel d'utilisation de capacité est totalement indépendant de cet horaire de service précédent; une EF peut avoir modifié sa demande de capacité. Il serait plus judicieux d'évaluer l'utilisation moyenne de la capacité sur une période de référence plus actuelle.

### **3.2.6. Adaptation textuelle (p. 24 DRR)**

Au point 2.2.4., certificat de sécurité, dernier paragraphe, le titre de l'AR doit être adapté comme suit: l'AR du 25 juin 2010, à savoir "arrêté royal relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité ainsi qu'au rapport annuel de sécurité".

### **3.2.7. Gares de voyageurs (p. 65 DRR)**

Le Service de Régulation estime qu'il est indiqué de fournir au point 5.3.3 plus d'informations sur les conditions d'accès aux gares de voyageurs.

L'article 27.2 de la Directive 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen dispose que le document de référence du réseau contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée.

En outre, l'article 31.10 de la même directive stipule que les redevances concernant la prestation des services dans les gares de passagers notamment doivent être reprises dans le document de référence du réseau ou qu'il faut à tout le moins renvoyer à un site internet où ces informations peuvent être trouvées.

Bien que la Directive 2012/34/UE n'ait pas encore été transposée en droit belge, il est conseillé qu'Infrabel se concerte avec la SNCB en ce qui concerne les informations sur les gares de voyageurs.

### **3.2.8. Coûts administratifs pour les réservations de capacités locales (p. 69 DRR)**

Une demande ou une modification de capacités locales n'entraîne généralement pas de coûts administratifs. Toutefois, ce n'est mentionné qu'au point 6.1., principes de tarification. Le Service de Régulation estime qu'il est utile, par souci de clarté, de le reprendre également au point 6.1.2.5.2. concernant les coûts administratifs pour les réservations de capacités locales.



### **3.2.9. Garantie financière pour assurer le paiement des rétributions (p. 84 DRR)**

La section 6.6.1, paiement anticipé des capacités demandées, dispose que la redevance d'utilisation est à payer préalablement chaque mois.

L'article 55 du Code ferroviaire dispose au § 1 que *"Pour s'assurer du paiement des redevances, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut imposer aux candidats la fourniture d'une garantie financière... Elle est publiée dans le document de référence du réseau et la Commission européenne en est informée."*

Par souci de transparence, il serait judicieux que la date de la notification à la Commission soit mentionnée dans cette section.

**Bruxelles, le 24 octobre 2014,**

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

**Serge DRUGMAND**

**Directeur**