



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

**Avis n° 2017-03-SC relatif au projet de document de référence du réseau pour la période
du 9 décembre 2018 au 14 décembre 2019**

Table des matières

1	Objet	4
2	Faits et rétroactes.....	4
3	Analyse.....	4
3.1	Installations de service	5
3.1.1	Objectif du document de référence du réseau (point 1.2)	5
3.1.2	Protocoles locaux (point 2.3.1.2)	5
3.1.3	Absence de mention de certaines règles relatives aux installations de service (point 3.6) .	6
3.1.4	Distinction insuffisante entre l'infrastructure ferroviaire et les installations de service (chapitres 3 et 4)	6
3.1.5	Attribution des capacités locales (section 4.9)	7
3.1.6	Informations manquantes à propos de certaines installations de service (chapitres 3, 5 et 6).....	8
3.1.7	Mention des dispositions législatives pertinentes (point 5.1.1)	9
3.1.8	Services fournis dans les installations d'entretien (point 5.3.2.5).....	9
3.1.9	Approvisionnement en courant de traction par d'autres exploitants (point 5.4.1.2)	9
3.2	Informations générales (chapitre 1 du projet).....	10
3.2.1	Modifications ultérieures du projet de document de référence du réseau	10
3.2.2	Cadre légal et réglementaire (point 1.3).....	10
3.2.3	Statut juridique (point 1.4.1)	11
3.2.4	Corridors ferroviaires internationaux (point 1.9)	11
3.3	Conditions d'introduction d'une demande de capacités et conditions d'accès au réseau (chapitre 2 du projet).....	11
3.3.1	Candidats non-entreprise ferroviaire (points 2.2.1.2 et 2.3.2).....	11
3.4	Infrastructure - Quais (point 3.6.1.1 du projet)	12
3.5	Attribution des capacités (chapitre 4 du projet).....	12
3.5.1	Description de la procédure (point 4.2).....	12
3.5.2	Communications entre Infrabel et les candidats (point 4.2.2.2)	12
3.5.3	Référence erronée à la possibilité de conclure un accord-cadre (point 4.2.2.2).....	13
3.5.4	Calendrier pour l'établissement de l'horaire de service (point 4.3.1.2).....	13
3.5.5	Demandes concurrentes dans le cadre de l'attribution des sillons pendant le processus d'élaboration de l'horaire de service (point 4.4.1.1)	13

3.5.6	Organisation des travaux sur le réseau (point 4.5.3).....	16
3.6	Services - Approvisionnement en courant de traction (point 5.4.1 du projet).....	17
3.7	Redevances (chapitre 6 du projet).....	17
3.7.1	Modifications à intervenir.....	17
3.7.2	Composition de la redevance d'utilisation (point 6.2).....	17
3.7.3	Système d'amélioration des performances (point 6.5).....	18

1 Objet

1. 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 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 circulant sur le réseau.
2. Conformément à l'article 63, § 1, du Code ferroviaire, en exécution de ses missions de conseil, 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.
3. Le présent avis est relatif à la conformité du projet de document de référence du réseau 2019 au Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution.

2 Faits et rétroactes

4. Le 2 octobre 2017, le Service de Régulation a reçu un e-mail d'Infrabel (daté du 29 septembre 2017) informant le Service de Régulation de la disponibilité, sur le site internet d'Infrabel, du projet de document de référence du réseau du 29 septembre 2017 pour la période du 9 décembre 2018 au 14 décembre 2019 (ci-après « le projet de document de référence du réseau », « le projet de DRR », « le projet 2019 » ou « le projet »). Infrabel y demande au Service de Régulation de transmettre ses éventuelles observations avant le 1^{er} novembre 2017. Cet email a été confirmé par courrier daté du 29 septembre 2017, reçu par le Service de Régulation le 3 octobre 2017.
5. Le 6 octobre 2017, le Service de Régulation a répondu qu'il rendrait son avis le 6 novembre 2017 au plus tard.

3 Analyse

6. La section 3.1 ci-dessous est consacrée aux remarques du Service de Régulation relatives aux installations de service. Dans les sections 3.2 et suivantes, les remarques du Service de Régulation suivront l'ordre du projet de document de référence du réseau.

3.1 Installations de service

3.1.1 Objectif du document de référence du réseau (point 1.2)

7. Conformément à l'article 21 du Code ferroviaire, le document de référence du réseau doit contenir « *des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau* » (soulignement rajouté).
8. Le point 1.2 du projet, dont l'objet est la description de l'objectif du document de référence du réseau, ne mentionne que l'infrastructure et les services offerts par le gestionnaire d'infrastructure.
9. Conformément à l'article 21 du Code ferroviaire, il devrait également indiquer que le document de référence du réseau contient des informations relatives aux installations de service exploitées par d'autres exploitants qu'Infrabel.

3.1.2 Protocoles locaux (point 2.3.1.2)

10. En vertu du point 2.3.1.2 du projet, une entreprise ferroviaire doit, pour avoir accès aux installations ou groupes d'installations locales, conclure un « protocole local » avec le dirigeant local de l'organe d'exploitation. Ce point se trouve dans la section 2.3.1 du projet, intitulée « Contrats entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire », cette section se trouvant dans le chapitre 2 du projet, intitulé « Conditions d'introduction d'une demande de capacités et conditions d'accès au réseau ».
11. Les protocoles locaux sont relatifs aux installations de service et non à l'infrastructure ferroviaire au sens de l'article 3, 32°, du Code ferroviaire. Ces contrats ne sont donc pas conclus par Infrabel en tant que gestionnaire d'infrastructure, mais en tant qu'exploitant d'installation de service. Nonobstant la structure commune des documents de référence du réseau fixée au niveau de *RailNetEurope*, le point 2.3.1.2 du projet ne peut par conséquent pas se trouver dans le chapitre 2 du projet, tel qu'actuellement nommé, ni dans une section intitulée comme l'est actuellement la section 2.3.1.
12. Par ailleurs, il est indiqué que le protocole local est un « complément au contrat d'utilisation ». Le Service de Régulation estime que cette expression pourrait prêter à confusion et qu'il conviendrait de mieux clarifier que ces protocoles locaux sont bien distincts et ne font pas partie du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

3.1.3 Absence de mention de certaines règles relatives aux installations de service (point 3.6)

13. Dans son avis A-2016-04-S sur le projet de document de référence du réseau 2018, le Service de Régulation avait relevé qu'il serait approprié de mentionner, au point 3.6 de ce projet, le droit d'accès aux installations de service prévu par l'article 9, § 2, du Code ferroviaire ainsi que la compétence du Service de Régulation prévue par les articles 62, § 5, 5°, et 9, § 5, du Code pour connaître des plaintes des candidats à cet égard.
14. Dans le même avis, le Service de Régulation a relevé qu'il conviendrait que figure au point 3.6 du document de référence du réseau une mention de la règle selon laquelle le document de référence du réseau doit contenir, notamment, « *des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau* », conformément à l'article 21 et à l'annexe 2, § 6, du Code ferroviaire.
15. Ces mentions n'ayant toujours pas été ajoutées au projet de document de référence du réseau 2019, le Service de Régulation réitère sa suggestion.

3.1.4 Distinction insuffisante entre l'infrastructure ferroviaire et les installations de service (chapitres 3 et 4)

16. Le chapitre 3 du projet est intitulé « Infrastructure ». Ses sections 1 à 5 et 7 sont relatives à l'infrastructure ferroviaire. Sa section 6 est en revanche relative aux installations de service.
17. Cette présentation prête à confusion.
18. Nonobstant la structure commune des documents de référence du réseau fixée au niveau de *RailNetEurope*, une distinction claire doit être faite, dans le document de référence du réseau, entre les parties consacrées à l'infrastructure ferroviaire au sens de l'article 3, 32°, du Code ferroviaire, et les parties consacrées aux installations de service au sens de l'article 3, 33/1° du Code ferroviaire.
19. De même, dans le chapitre 4 du projet, les sections 1 à 8 sont relatives à l'infrastructure ferroviaire, alors que la section 9 est relative aux installations de service.
20. Ici également, cette présentation prête à confusion. Elle est, de surcroît, contraire au prescrit de l'annexe 2 au Code ferroviaire qui prévoit, en son paragraphe 6, que le document de référence du réseau doit contenir « *un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service* ».

21. Il convient par conséquent de regrouper en un seul chapitre les informations relatives à l'accès aux installations de service et ce, tant pour celles exploitées par Infrabel que pour celles exploitées par d'autres entreprises. La section 4.9 du projet (dans sa numérotation actuelle) devrait ainsi, par exemple, être déplacée dans le chapitre 5 du document de référence du réseau.

3.1.5 Attribution des capacités locales (section 4.9)

22. Le premier paragraphe de la section 4.9 du projet précise que cette section est en cours de révision, notamment au regard « *de l'acte d'exécution de la Commission européenne relatif aux installations de service et aux services liés au rail qui a été adopté le 27 septembre 2017* ».

23. La section 4.9 du projet présente, dans sa version actuelle, plusieurs problèmes de conformité avec l'article 9 du Code ferroviaire. Il incombe à Infrabel de mettre cette section en conformité avec cette disposition sans délai. Une révision ultérieure pourra par ailleurs bien entendu intervenir lorsque « l'acte d'exécution » auquel il est fait référence aura été publié.

24. En raison de l'importance des modifications qui doivent intervenir, l'avertissement que cette section est en cours de modification devrait être plus clair et mieux mis en évidence.

25. Un mot d'explication devrait par ailleurs être inséré quant à la nature des modifications à venir, dans toute la mesure du possible.

26. Dans l'attente de la révision de la section 4.9 à intervenir, le Service de Régulation réitère les remarques contenues dans son avis A-2016-04-S sur le projet de document de référence du réseau 2018 et formule également les deux remarques ci-dessous.

3.1.5.1 Suspension des capacités locales (point 4.9.1.4)

27. Le Service de Régulation constate qu'aux termes du point 4.9.1.4 du projet, Infrabel peut « *à tout moment* » suspendre une capacité locale attribuée dans plusieurs cas de figure, notamment lorsqu'une telle capacité n'a jamais été utilisée ou a été sous-utilisée.

28. Le Service de Régulation attire l'attention d'Infrabel sur le fait que la suspension de capacités attribuées doit être exceptionnelle et, en toute hypothèse, non discriminatoire. Lorsque le motif justifiant la suspension est prévisible, cette suspension ne peut par ailleurs pas intervenir sans préavis.

3.1.5.2 *Règlement administratif des litiges relatifs à l'attribution des capacités locales (point 4.9.4.2)*

29. Le point 4.9.4.2 du projet, relatif au règlement administratif des litiges relatifs à l'attribution des capacités locales, contient un renvoi au point 4.4.2 du projet. Ce dernier concerne le règlement administratif des litiges relatifs à l'attribution des capacités d'infrastructure, et fait référence à la compétence du Service de Régulation prévue à l'article 62, § 4, du Code ferroviaire.
30. Les capacités locales ne sont pas des capacités d'infrastructure au sens de l'article 3, 12°, du Code ferroviaire. La compétence du Service de Régulation prévue à l'égard des dernières ne vaut donc pas à l'égard des premières.
31. Le renvoi au point 4.4.2 du projet doit par conséquent être remplacé par une mention de la compétence du Service de Régulation pour connaître des plaintes concernant l'accès aux installations de service, prévue à l'article 62, § 5, 5°, du Code ferroviaire.

3.1.6 Informations manquantes à propos de certaines installations de service (chapitres 3, 5 et 6)

32. Comme déjà mentionné ci-dessus, en vertu de l'article 21 du Code ferroviaire, le document de référence du réseau doit contenir « *des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau* » (soulignement rajouté). De même, en vertu de l'annexe 2, § 6, du Code, le document de référence du réseau doit contenir « *des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'annexe 1^{re}* » (soulignement rajouté). Cette formulation signifie à l'évidence que sont visées, toutes les installations de service énumérées à l'annexe 1^{re} du Code ferroviaire. L'interprétation inverse serait d'ailleurs illogique au regard du droit d'accès à ces installations.
33. Le Service de Régulation constate que plusieurs informations qui, en vertu de ces dispositions, doivent figurer dans le document de référence du réseau, sont manquantes dans le projet 2019.
34. Ainsi, la liste des terminaux intermodaux, ports maritimes et ports intérieurs figurant à l'annexe E.2 du document de référence du réseau n'est, selon les points 6.2.2 et 3.6.7.2 du projet, pas exhaustive.
35. De même, les points 3, 4, 6 et 8 de la section 3.6 du projet, dont l'objet est d'énumérer les installations de service reliées au réseau, et les points 3, 4, 6, 7 et 8 de la section 5.3.1 du projet, dont l'objet est d'exposer les modalités d'accès à ces installations de service, sont laissés vides « *en attente d'informations de la part d'autres exploitants d'installations de service* ».

36. Le Service de Régulation constate par conséquent que les points précités du projet 2019 ne sont pas conforme à l'article 21 du Code ferroviaire et au § 6 de l'annexe 2 à celui-ci.
37. Les exploitant des installations de services qui ne se trouvent pas sous le contrôle d'Infrabel doivent, aux termes de cette annexe 2, § 6, fournir les informations nécessaires à Infrabel ou indiquer un site internet où ces informations sont disponibles. Infrabel doit, quant à elle, prendre des mesures afin de les inviter à se conformer à cette obligation.
38. Le Service de Régulation considère par ailleurs qu'il convient d'insérer dans le document de référence du réseau une mention relative à cette obligation des exploitants d'installations de service.

3.1.7 Mention des dispositions législatives pertinentes (point 5.1.1)

39. Le Service de Régulation estime que le premier paragraphe du point 5.1.1 du projet devrait, pour plus de précision, contenir une référence à l'article 9 du Code ferroviaire.

3.1.8 Services fournis dans les installations d'entretien (point 5.3.2.5)

40. Au point 5.3.2.5 du projet, parmi les exploitants autres qu'Infrabel, sont seulement mentionnés la SNCB et les « *Entités en charge de la maintenance de véhicules ferroviaires* » dont la liste est fournie par Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA).
41. Le Service de Régulation considère qu'il n'y a pas de raison de mentionner expressément la SNCB et, par contraste, de ne se référer aux autres exploitants que par renvoi. Il incombe à Infrabel de reprendre, dans le document de référence du réseau, la liste de ces autres exploitants, conformément à l'article 21 du Code ferroviaire et à son annexe 2, paragraphe 6.

3.1.9 Approvisionnement en courant de traction par d'autres exploitants (point 5.4.1.2)

42. Le point 5.4.1.2 du projet, relatif aux services d'approvisionnement en courant de traction fournis par des exploitants autres qu'Infrabel, ne contient que des informations relatives aux obligations du candidat envers Infrabel.
43. Il ne contient en revanche pas la liste des exploitants autre qu'Infrabel, ni les informations relatives à l'accès à leurs installations.
44. Ces éléments doivent, conformément à l'article 21 du Code ferroviaire et à son annexe 2, paragraphe 6, être mentionnés dans le document de référence du réseau.

3.2 Informations générales (chapitre 1 du projet)

3.2.1 Modifications ultérieures du projet de document de référence du réseau

45. Conformément à l'article 20 du Code ferroviaire, Infrabel est tenue, lorsqu'elle établit le document de référence du réseau, de consulter l'organe de contrôle (le Service de Régulation) et les candidats et entreprises ferroviaires circulant sur le réseau.
46. Dans l'encadré situé à la page 3 du projet se trouve un avertissement relatif aux points 4.2, 4.9 et au chapitre 6 du projet. Le « nota bene » de cet encadré indique que ces textes doivent encore évoluer, « *après adaptation du cadre réglementaire et/ou après consultation des candidats qui seront contactés en temps utile* ».
47. Une mention en ce sens est également faite au début de certaines des sections concernées du projet de DRR. Ainsi, dans le paragraphe introductif du point 4.2, il est indiqué que trois projets-pilotes « *seront menés en collaboration avec plusieurs partenaires dont les entreprises ferroviaires* ». De même, une mention que « *les principes liés à la gestion des capacités locales sont en cours de révision* » est également faite dans le paragraphe introductif du point 4.9. Aucune mention n'est, en revanche, faite au début du chapitre 6.
48. Le Service de Régulation estime qu'en raison de l'importance des modifications susceptibles d'intervenir ultérieurement, l'avertissement doit être plus clair et mieux mis en évidence. Un encadré séparé consacré à cet avertissement devrait, de l'avis du Service de régulation, se trouver au début du projet de DRR, au début de la section 4.2, au début de la section 4.9 et au début du chapitre 6.
49. Les modifications envisagées doivent intervenir le plus rapidement possible. Dans l'intervalle, des explications devraient être fournies quant à la nature de ces modifications, dans toute la mesure du possible. En effet, la communication, aux parties devant être consultées, d'un projet dont des sections entières sont susceptibles d'être largement revues prive cette consultation d'une grande partie de son utilité et constitue partant un manquement à l'obligation de consultation d'Infrabel prévue à l'article 20 du Code ferroviaire.

3.2.2 Cadre légal et réglementaire (point 1.3)

50. Le point 1.3 du projet indique qu'il est basé sur une série de textes légaux et réglementaires et mentionne notamment la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

51. Cette mention devrait, de l'avis du Service de Régulation, s'accompagner d'un avertissement relatif à l'application prochaine de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

3.2.3 Statut juridique (point 1.4.1)

52. Le Service de Régulation estime que le point 1.4.1 du projet, relatif au statut juridique du document de référence du réseau, devrait, pour plus de clarté, reprendre la formulation des articles 3, 22°, et 21 du Code ferroviaire, qui définissent et prescrivent le contenu de ce document, et contenir une référence expresse à ces dispositions.

53. Le Service de Régulation est par ailleurs d'avis que le point 1.4.1 du projet, dans sa version actuelle, concerne l'objectif du document de référence du réseau plutôt que son statut juridique, et suggère par conséquent que son contenu, de même que celui du point 1.2, soient adaptés pour mieux correspondre au titre de ces sections.

3.2.4 Corridors ferroviaires internationaux (point 1.9)

54. Le Service de Régulation estime que la section 1.9 du projet devrait faire référence aux sillons internationaux préétablis visés à l'article 14, § 3, du Règlement (UE) 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, et donner une brève explication à leur sujet. Cette explication pourrait également se trouver dans le Glossaire figurant à l'annexe A.1 du document de référence du réseau.

3.3 Conditions d'introduction d'une demande de capacités et conditions d'accès au réseau (chapitre 2 du projet)

3.3.1 Candidats non-entreprise ferroviaire (points 2.2.1.2 et 2.3.2)

55. Une mission de contrôle du Service de Régulation est actuellement en cours à propos du contrat de réservation des capacités figurant à l'annexe B.9 du document de référence du réseau que les candidats non-entreprise ferroviaire doivent conclure avec Infrabel.

3.4 Infrastructure - Quais (point 3.6.1.1 du projet)

56. Au point 3.6.1.1 du projet, il est indiqué que les quais font partie de l'infrastructure d'Infrabel et que l'accès doit y être demandé.
57. Les quais font, en effet, partie de l'infrastructure ferroviaire au sens de l'article 3, 32°, du Code ferroviaire. Ils ne sont pas des installations de service. Par conséquent, leur mention dans la section 3.6 du projet, relative aux installations de service, si elle se justifie peut-être pour des raisons de clarté, devrait être accompagnée d'un renvoi à une section qui leur serait consacrée dans la partie du projet de document de référence du réseau consacrée à l'infrastructure ferroviaire en tant que telle.
58. Le Service de Régulation relève par ailleurs qu'aucune indication n'est fournie, dans le projet de document de référence du réseau, quant à l'accès aux quais. Conformément à l'article 21 et à l'annexe 2 du Code ferroviaire, ce point doit être complété.

3.5 Attribution des capacités (chapitre 4 du projet)

3.5.1 Description de la procédure (point 4.2)

59. Dans le premier paragraphe de la section 4.2 dont l'objet est de décrire la procédure d'attribution des capacités, il est fait référence à trois projets pilotes, mais peu d'explications sont données à leur sujet.
60. Pour les raisons déjà mentionnées ci-dessus (§ 49), le Service de Régulation estime que des explications complémentaires devraient figurer dans ce paragraphe, notamment quant à l'impact éventuel de ces projets pilotes sur la procédure d'attribution des capacités pour l'année 2019.

3.5.2 Communications entre Infrabel et les candidats (point 4.2.2.2)

61. Le troisième paragraphe du point 4.2.2.2 prévoit qu'Infrabel notifie les attributions de sillon par Book In, Path Coordination System, B2B-server, bulletin, simple lettre ou courrier électronique et ce, alors qu'en vertu du point 4.2.2.1.1, les candidats ne peuvent utiliser, pour les demandes nationales, que l'application *Book In*.

62. Le Service de Régulation estime que la multitude des moyens de communication par lesquels la notification des attributions est susceptible d'intervenir est de nature à créer de l'incertitude pour les candidats, et qu'Infrabel devrait utiliser un moyen de communication de manière systématique, une copie pouvant bien entendu être envoyée par d'autres moyens de communication.

3.5.3 Référence erronée à la possibilité de conclure un accord-cadre (point 4.2.2.2)

63. La section 4.2.2.2 du projet mentionne, en son 5^e alinéa, la possibilité pour les candidats de conclure avec Infrabel un accord-cadre. Cependant, conformément au point 2.3.3 du projet, Infrabel ne propose actuellement pas d'accord-cadre à ses clients. La mention erronée doit donc être supprimée.

3.5.4 Calendrier pour l'établissement de l'horaire de service (point 4.3.1.2)

64. Dans le tableau reprenant le calendrier pour l'établissement de l'horaire de service au point 4.3.1.2, Infrabel indique que le délai pour la finalisation des catalogues de sillons est fixé au 8 janvier 2018.

65. Cette présentation pourrait laisser penser qu'il est fait référence à des sillons préétablis sur le réseau belge. A la connaissance du Service de Régulation, de tels sillons préétablis sur le réseau belge n'existent pas. Il convient par conséquent, pour éviter toute confusion, d'omettre cette mention du tableau ou de clarifier qu'il s'agit de sillons internationaux.

3.5.5 Demandes concurrentes dans le cadre de l'attribution des sillons pendant le processus d'élaboration de l'horaire de service (point 4.4.1.1)

3.5.5.1 *Élaboration des sillons internationaux*

66. En vertu de l'article 34, *in fine*, du Code ferroviaire,

« Les sillons internationaux tels que convenus par les différents gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sont intégrés dans le projet d'horaire avant le début des consultations à son sujet. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité ».

67. Le point 4.4.1.1 du projet de document de référence du réseau 2019 prévoit, en son 2^e paragraphe, que lorsqu'Infrabel est confrontée à des demandes de capacité visant à former un sillon international, elle se coordonne avec les autres gestionnaires d'infrastructure concernés.

68. De telles demandes de capacité ne sont cependant pas nécessairement concurrentes. Le 2^e paragraphe du point 4.4.1.1 du projet ne devrait donc pas se trouver dans la section 4.4.1 du projet, intitulée « procédure de coordination ». Il devrait être déplacée sous le titre 4.4 du projet, « procédure d'attribution des sillons ».

3.5.5.2 *Coordination fondée sur certaines informations*

69. Au point 4.4.1.1 du projet, il est prévu que lorsqu'Infrabel est confrontée à des demandes concurrentes, elle « s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre elles, conformément aux modalités prévues dans l'article 40 du Code ferroviaire ». Infrabel propose alors « éventuellement des capacités différentes de celles demandées ». En cas de refus de ces dernières par les candidats dans les 5 jours, Infrabel formule, dans les 5 jours également, une autre proposition. Si aucune solution ne peut toujours être trouvée, Infrabel applique alors les règles de priorité prévues dans le tableau figurant à la page 52 du projet.

70. L'article 40, § 3, du Code ferroviaire, prévoit ce qui suit :

« Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes :

- a) les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;*
- b) les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;*
- c) les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2 ;*
- d) des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.*

Ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.

Les principes régissant la procédure de coordination sont définis dans le document de référence du réseau. Ils reflètent en particulier la difficulté de tracer des sillons internationaux et l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires d'infrastructure ferroviaire ».

71. Dans son avis A-2016-04-S sur le projet de document de référence du réseau 2018, le Service de régulation avait relevé que le point 4.4.1.1 de ce projet n'était pas conforme à cette disposition, d'une part, parce qu'il ne mettait pas suffisamment en œuvre l'obligation du gestionnaire de réseau de résoudre les conflits éventuels par la consultation, en violation de l'article 40, § 3, alinéa 1^{er}, et, d'autre part, parce qu'il ne contenait pas de description des principes régissant la procédure de coordination, en violation de l'article 40, § 3, *in fine*.
72. Le Service de Régulation constate que le projet de document de référence du réseau 2019 n'a pas été modifié sur ce point.
73. La procédure prévue au point 4.4.1.1 est certes une manière de coordonner les demandes concurrentes. Elle est cependant insuffisante au regard des exigences prévues à l'article 40, § 3, alinéa 1^{er}, du Code ferroviaire puisqu'elle n'est pas « *fondée sur la communication des informations* » visées dans cette disposition.
74. Le Service de Régulation estime par conséquent qu'il convient d'adapter la procédure visée au point 4.4.1.1 du projet conformément à l'article 40, § 3, alinéa 1^{er}, du Code ferroviaire et de l'y décrire en détails, conformément au dernier alinéa de cette disposition.

3.5.5.3 *Prise en compte de la difficulté de tracer des sillons internationaux et de l'utilisation antérieure des capacités*

75. Dans son courrier 2014/1222 du 7 août 2014 à Infrabel, le Service de Régulation avait souligné que les principes régissant la procédure de coordination dans le document de référence du réseau ne tenaient pas suffisamment compte de la difficulté de tracer des sillons internationaux, conformément à l'article 40, § 2, du Code ferroviaire.
76. Par courrier 2015/SD/CO.4 du 15 mars 2015, Infrabel a répondu qu'elle allait modifier le document de référence du réseau pour mieux refléter ce point.
77. Le Service de Régulation constate que dans le projet de document de référence du réseau 2019, un paragraphe a été ajouté au point 4.4.1.1 quant à la coordination avec les autres gestionnaires d'infrastructure concernés. Le Service de Régulation considère que cet ajout ne répond cependant pas à sa remarque, outre qu'il devrait, comme indiqué ci-dessus (§ 68), être déplacé dans une autre section du projet.

3.5.5.4 *Critères de priorité*

78. Le point 4.4.1.1 du projet prévoit que « *dans le cas où aucune solution ne peut être trouvée entre les candidats suite à leur refus quant aux variantes proposées par le gestionnaire d'infrastructure* », Infrabel applique les critères de priorités décrits dans le tableau p. 52.

79. En vertu de l'article 39, alinéa 2, du Code ferroviaire, « *le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination, accorder la priorité à certains services, mais uniquement dans les cas visés aux articles 38, 41 et 43* ». Les cas visés aux articles 38, 41 et 43 sont ceux de l'infrastructure saturée et de l'infrastructure spécialisée.
80. En vertu de l'article 43 du Code ferroviaire, c'est seulement « *Lorsqu'une infrastructure ferroviaire a été déclarée saturée* » que le gestionnaire de l'infrastructure « *applique les priorités déterminées par le Roi* ».
81. Pour les capacités d'infrastructure non spécialisée, Infrabel ne peut par conséquent appliquer des critères de priorité qu'après que l'infrastructure en cause ait été déclarée saturée ou ait été désignée comme infrastructure spécialisée.
82. Le document de référence du réseau doit être mis en conformité avec cette disposition.

3.5.6 Organisation des travaux sur le réseau (point 4.5.3)

83. Le point 4.5.3 du DRR prévoit que les travaux ayant un impact sur le trafic sont repris dans trois documents différents : un document détaillé envoyé aux candidats « *pour le 20 du mois précédant les travaux* », un bulletin « *travaux* » et un bulletin « *d'adaptations du service des trains* », les deux bulletins étant « *émis au plus tard 6 jours avant le début des travaux* ».
84. Le Service de Régulation constate donc que l'information des entreprises ferroviaires n'intervient au plus tôt que le 20^e jour du mois précédant les travaux.
85. Or, l'article 37, alinéa 2, du Code ferroviaire prévoit que « *Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés* » (soulignement rajouté).
86. Le Service de Régulation considère par conséquent que l'information des entreprises ferroviaires le 20^e jour du mois précédant les travaux est trop tardive lorsqu'elle est relative à des travaux prévus de longue date. En pareille hypothèse, en effet, les perturbations au trafic peuvent être anticipées et le gestionnaire d'infrastructure doit, conformément à l'article 37, alinéa 2, du Code ferroviaire, précité, informer « *dès que possible* » les entreprises ferroviaires. Le Service de Régulation estime par conséquent que pour les travaux prévus de longue date, Infrabel est tenue de mettre au point un système permettant aux entreprises ferroviaires d'avoir connaissances des perturbations les concernant « *dès que possible* », et antérieurement au délai actuellement prévu du 20^e jour du mois précédant ces travaux.

3.6 Services - Approvisionnement en courant de traction (point 5.4.1 du projet)

87. Dans son avis A-2016-04-S sur le projet de document de référence du réseau 2018, le Service de Régulation avait relevé que le point relatif à l'approvisionnement en courant de traction se trouvait dans la section relative aux « prestations complémentaires » alors que ce service figure au § 1^{er} de l'annexe 1 du Code ferroviaire, et constitue par conséquent une prestation minimale, et non un « service complémentaire ».

88. Le projet de document de référence du réseau 2019 n'ayant pas été modifié sur ce point, le Service de Régulation réitère sa remarque.

3.7 Redevances (chapitre 6 du projet)

3.7.1 Modifications à intervenir

89. Comme déjà indiqué ci-dessus (§§ 42 et s.), un avertissement que le chapitre 6 est en cours de modification devrait être inséré de manière visible au début de celui-ci. Des explications devraient, de plus, être données quant à la nature de ces modifications à venir.

90. Dans l'attente de la révision du chapitre 6 à venir, le Service de Régulation réitère les remarques contenues dans son avis A-2016-04-S sur le projet de document de référence du réseau 2018 et formule également les deux remarques ci-dessous.

3.7.2 Composition de la redevance d'utilisation (point 6.2)

91. Au point 6.2 du projet, relatif à la composition de la redevance d'utilisation, certaines composantes de la redevance sont relatives aux installations de service exploitées par Infrabel et non à l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit, plus précisément, des redevances suivantes :

- la redevance manœuvre-lignes pour un nombre limité de sections qui peuvent être isolées du reste du réseau ferroviaire ;
- la redevance manœuvre pour l'accès et l'utilisation des installations pour la formation de trains, le triage de trains et le garage du matériel roulant ; et
- les coûts administratifs pour les réservations de capacités locales.

92. En vertu de l'article 50, § 1^{er}, du Code ferroviaire, « *Les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès par le réseau aux installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire* ». La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire doit donc être égale au coût directement imputable à l'exploitation de ce service, et ne peut donc pas comprendre les coûts liés à l'exploitation d'installations de service.

93. Le point 6.2 du projet doit par conséquent être adapté pour être mis en conformité avec l'article 50, § 1^{er}, précité, du Code ferroviaire.

3.7.3 Système d'amélioration des performances (point 6.5)

94. Une mission de contrôle du Service de Régulation est actuellement en cours à propos du système d'amélioration des performances mis en place par Infrabel.

*

Bruxelles, le 31 octobre 2017

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



Serge DRUGMAND

Directeur