

**SERVICE DE REGULATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET  
DE L'EXPLOITATION DE L'AEROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL**

CCN  
Rue du Progrès 80 boîte 5  
1030 BRUXELLES

**DÉCISION D-2009-03-C**

Décision n° D-2009-03-C du 4 août 2009 relative à la plainte déposée par l'entreprise ferroviaire Crossrail Benelux N.V., ayant pour objet une discrimination et un traitement inéquitable suite à la non-disponibilité de l'infrastructure ferroviaire consécutivement à la grève de B-Cargo des 9 et 10 avril 2009.

En ce qui concerne la société anonyme Crossrail Benelux n.v. ayant le numéro d'entreprise 0471.783.353 et son siège social à 2100 Antwerpen ( Deurne), Luchthavenlei 7 A, ci-après dénommée Crossrail, agissant en tant que plaignant;

Contre la société anonyme de droit public Infrabel, ayant le numéro d'entreprise 0869.763.267. et son siège social à 1070 Anderlecht, Barastraat 110, défenseur.

Vu l'article 17 de la loi du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative;

Vu l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres comme modifié par l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> février 2006;

Vu les articles 5, 6, 10, 62, 63, 64 et 65 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

Vu le courrier notifié au Service de régulation par envoi recommandé réceptionné le 5 juin 2009 formulant une plainte au nom de l'entreprise ferroviaire Crossrail ;

Vu les autres pièces du dossier, et en particulier :

- le mémoire et les premières conclusions d'Infrabel datés du 25 juin 2009 (reçus le 29 juin 2009);
- le mémoire et les conclusions de Crossrail datés du 15 juillet 2009 (reçus le 16 juillet 2009);
- le mémoire et les conclusions d'Infrabel datés du 17 juillet 2009 (reçus le 17 juillet 2009);
- le mémoire et les dernières conclusions d'Infrabel datés du 24 juillet 2009 (reçus le 24 juillet 2009);
- le procès-verbal d'audition de Monsieur Eddy Clement daté du 16 juillet 2009 (PV-2009-04-S);
- le procès-verbal d'audition de Monsieur Ronny Dillen et de Madame Tessa Horemans daté du 16 juillet 2009 (PV-2009-05-S);
- le procès-verbal d'audition de Monsieur Jos ( Jozef ) Decelle daté du 17 juillet 2009 (PV-2009-06-S);
- le procès-verbal d'audition de Monsieur Enjo Meeus daté du 29 juillet 2009 (PV-2009-09-S);
- le procès-verbal de l'entretien téléphonique avec Monsieur Jean Warnants daté du 31 juillet 2009 (PV-2009-11-S);
- la déclaration (fax) de la Police des Chemins de Fer de Liège datée du 29 juillet 2009.

Le Service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National ci après dénommé le « Service de Régulation »,

prend la décision suivante :

## **I. Procédure**

Attendu que la procédure énoncée par l'article 65 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire impose que les parties soient entendues, le Service de Régulation a choisi d'entendre les parties au moyen de l'échange de mémoires.

Qu'en conséquence, un calendrier a été établi prévoyant une procédure contradictoire qui donnait à Infrabel la possibilité d'être entendue en dernier lieu, que ce calendrier n'a pas été contesté par les parties.

Attendu qu'il était utile de réaliser une enquête administrative, le Service de Régulation a décidé :

- d'organiser une série d'auditions de témoins directement ou indirectement en relation avec les perturbations du trafic ferroviaire des 9 et 10 avril 2009;
- de récolter auprès des services de police, des informations concernant des interventions éventuelles pendant les perturbations du trafic ferroviaire des 9 et 10 avril 2009.

## **II. Faits et rétroactes**

Par lettre recommandée datée du 4 juin 2009 ( reçue le 5 juin 2009 ), Crossrail a déposé une plainte auprès du Service de Régulation ayant pour objet une discrimination et un traitement inéquitable suite à l'indisponibilité de l'infrastructure ferroviaire consécutivement à la grève de B-Cargo des 9 et 10 avril 2009.

Un préavis de grève relatif à la division transport de marchandises de la SNCB ( B-Cargo ) a été déposé auprès de la SNCB-Holding le 27 mars 2009 par le front commun syndical des syndicats reconnus. Ce préavis de grève a aussi été relayé par la presse nationale dans les jours qui ont suivi.

Par lettre du 3 avril 2009, Infrabel ( Direction Accès au Réseau ) a informé les entreprises ferroviaires de l'action syndicale annoncée chez B-Cargo.

Infrabel mentionne dans la lettre que « cette grève ne devrait pas entraîner de perturbations du trafic sur le réseau ferroviaire belge. Cependant, nous mettrons tout en œuvre pour limiter au mieux les désagréments que pourraient occasionner cette action syndicale ».

Le 9 avril 2009 à 22h commence la grève chez B-Cargo. Cela aboutit au dérangement du réseau ferroviaire à plusieurs endroits.

- A partir de 22h, l'embranchement de Schijn est bloqué par un piquet de grève avec pour conséquence la fermeture de l'accès de et au port d'Antwerpen. Cette entrave est levée aux environs de 00h50. Perturbation limitée ( léger retard ) pour le trafic ferroviaire.
- A partir de 22h des piquets de grève se trouvent à hauteur du Blok 1 à Gent-Zeehaven. Selon les informations d'Infrabel, le trafic ferroviaire n'a pas été possible jusqu'au 10 avril après 14h.
- Le 10 avril à 8h30, un signal mobile rouge est placé à hauteur de l'aiguillage 37B et l'aiguillage 8 est bloqué dans le faisceau A à Zeebrugge-Vorming. Il n'apparaît pas clairement combien de temps cette situation a perduré.
- Dans la région de Charleroi, des occupations de voies ont été signalées à Roux sur la ligne 124a du 9 avril à 22h jusqu'au 10 avril à 5h55, à La Louvière Sud de 4h40 à 5h40, à La

Louvière Industrielle de 6h05 à 6h40 (ligne 116); sur la ligne 118 ont été signalés des pétards.

- Sur la ligne 24 ( frontière allemande – Montzen -Y Glons) des signaux d'arrêt mobiles sont placés le 9 avril à 23h05 sur les voies à hauteur du Blok 5 (Visé) ; ces signaux sont enlevés par un employé de la permanence de Visé le 10 avril à 21h30. Selon un communiqué d'Infrabel, il ne servait à rien d'enlever ces signaux plus tôt étant donné la décision de Traffic Control ( TC ) de suspendre le trafic sur la ligne 24 ( voir plus loin ). Selon les données fournies par Crossrail, TC aurait laissé savoir le 10 avril à 8h30 que les voies n'étaient plus bloquées à Visé.

Le 10 avril à 10 h, le Commandement de la Police des Chemins de fer de Liège (Cmdt SPC) communique que des manifestants bloquent les trains des entreprises privées en gare de Montzen. Une équipe est envoyée sur place mais constate qu'il n'y a aucun blocage des voies. On ne constate que la présence de quelques drapeaux rouges. Il apparaît d'ailleurs, d'après les déclarations de Monsieur Warnants, Chef de Gare Principal, que ces drapeaux avaient été placés à cause de travaux et ne se trouvaient pas sur les voies principales de la ligne 24 et qu'en conséquence la ligne était libre.

Le 10 avril 2009 dans la matinée, plusieurs communications téléphoniques de TC à Crossrail indiquent que le trafic à Montzen ne peut pas se faire car les grévistes ont menacé de bloquer le trafic voyageurs ( plus précisément à Liège-Guillemins).

Le 10 avril 2009 à 11h30, Infrabel laisse néanmoins partir le train 41530 ( Crossrail ) de Aachen-West en direction de Hasselt. A 11h52, lors d'une conversation téléphonique avec Monsieur Eddy Clement ( Directeur général Infrabel-réseau ) les grévistes menacent d'occuper Liège-Guillemins si du trafic ferroviaire a encore lieu sur la ligne 24.

Après concertation entre Monsieur Eddy Clement et Monsieur Jozef Decelle ( Chef de Service Traffic Control d'Infrabel ) et après consultation de Messieurs Luc Lallemand (administrateur délégué Infrabel) et Luc Van Steenkiste (Directeur général Infrabelaccès réseau) qui approuvent tous deux, il est décidé de suspendre temporairement le trafic sur la ligne 24.

Le 10 avril à 13h34, TC envoie le fax suivant à Crossrail « par la présente, nous vous informons que jusqu'à nouvel ordre, et ce dans l'intérêt de tous, que le trafic de et vers Montzen est suspendu ».

Par un e-mail du 10 avril à 14h41, Monsieur De Brauwer d'Infrabel confirme à Monsieur Oyen de Crossrail que plus aucun trafic de marchandises n'est autorisé à Montzen en conséquence de la menace des membres syndicaux grévistes de B-Cargo de paralyser le trafic ferroviaire aux alentours de Liège.

Par fax du 10 avril 2009 (sans mention de l'heure) Crossrail conteste les raisons invoquées par Infrabel pour suspendre le trafic sur la ligne 24 et considère cette décision comme unilatérale et discriminante.

Le 10 avril 2009 aux environs de 15h, TC annonce à Crossrail que les trains de celle-ci seront traités avec priorité en ce qui concerne l'attribution de sillons après la fin de la grève à 22h. Crossrail commence la planification de tous ses trains bloqués.

Selon les données d'Infrabel (système Track In) il apparaît qu'un premier train de B-Cargo (n° 46404) passe par Montzen le 10 avril à 22h.

Par fax du 10 avril 2009 à 22h12, TC annonce à Crossrail « par la présente, je vous informe que le trafic de et vers Montzen est de nouveau possible ».

### **III. Recevabilité**

Considérant que la plaignante dispose de la qualité d'entreprise ferroviaire telle que définie à l'art. 5 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, vu que la plaignante est titulaire de la licence L-002-4 du 18 août 2008,

considérant que la notification de la plainte s'est faite dans les formes prescrites à l'art. 62 § 5 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire,

le Service de Régulation considère la plainte comme recevable.

### **IV. Compétence**

Sur base de l'art. 62 § 5 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, Service de Régulation est compétent pour trancher, au titre de recours administratif, les plaintes par les entreprises ferroviaires, les candidats et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire lorsqu'ils s'estiment victimes d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout préjudice en ce qui concerne :

- le document de référence du réseau ou les critères qu'il contient;
- la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats;
- le système de tarification, le niveau ou la structure des redevances d'infrastructure ferroviaire;
- les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées au chapitre premier.

Dans le cas d'espèce, il convient de constater que :

1. En ce qui concerne le document de référence du réseau ou les critères qu'il contient, la compétence du Service de Régulation concerne aussi bien les traitements inéquitables, discriminations ou préjudices subis lors de l'élaboration du document de référence du réseau et des critères qu'il contient que lors de l'application en pratique de ceux-ci.
2. En ce qui concerne la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats, la compétence du Service de Régulation s'applique non seulement à l'ensemble de la *procédure* de répartition des capacités d'infrastructure mais également à la *décision* elle-même et à ses *résultats* pratiques et effectifs au niveau de la circulation des trains.
3. En ce qui concerne les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire, l'article 10 de la loi précitée du 4 décembre 2006 énonce les services qui doivent être délivrés aux entreprises ferroviaires. Le § 2 de cet article précise que les entreprises ferroviaire ont droit de manière non-discriminatoire aux

prestations minimales visées au point 1 de l'annexe I, et plus précisément au droit d'utiliser les capacités accordées.

Par ces motifs, le Service de Régulation se déclare compétent pour connaître de la plainte de Crossrail.

## **V. Sur le fond**

Attendu que le point 4.8 du document de référence du réseau traite des mesures particulières à prendre en cas de perturbations du réseau :

« Lorsque la circulation des trains s'éloigne de celle qui correspond aux capacités attribuées, le gestionnaire d'infrastructure ( GI ) modifie la répartition des capacités afin de revenir au plus vite à une utilisation des capacités qui correspond aux capacités attribuées.

Les capacités attribuées peuvent être modifiées par le GI.

- soit en fonction de travaux nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale suite à une perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident sur l'infrastructure ferroviaire.
- soit en fonction d'un cas d'urgence, de nécessité absolue ou de force majeure.

Le GI en informe le détenteur des capacités concernées dans des délais et par les voies les plus rapides. Le GI met tout en œuvre pour réduire la fréquence, l'ampleur et la durée des perturbations affectant la circulation des trains.

Il établit, dans toute la mesure du possible, la solution alternative la plus adéquate. Il en informe le détenteur des sillons concernés.

Dans le cas où les capacités attribuées sont totalement inutilisables, et si aucune solution alternative ne peut être dégagée, le GI peut supprimer sans préavis les sillons concernés pendant le temps nécessaire à la remise en état de l'infrastructure. Il en informe le détenteur des sillons concernés.

Sans préjudice des dispositions du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les perturbations qui affectent les circulations ne donnent droit à aucune indemnisation du titulaire des capacités par le GI. Sauf en cas de suppression des circulations, la redevance est due pour la capacité initialement attribuée ».

Attendu qu'il apparaît clairement qu'en l'espèce, il n'y avait pas de travaux nécessaires après un accident ou une défektivité technique;

Attendu que de la relation des faits confirmée par toutes les parties, y compris la Police des Chemins de fer, il se confirme qu'à partir du 10 avril dans le courant de l'après-midi, aucune occupation des voies n'a été constatée sur la ligne 24;

Attendu qu'Infrabel, à aucun moment, n'a demandé à la Police des Chemins de fer de faire les constatations nécessaires, pour ne pas parler de libérer les voies au moment où elles étaient encore occupées, et qui plus est a considéré une telle intervention comme inutile et même contre-productive;

Attendu que TC-Infrabel, par fax du 10 avril 2009 à 13h35, a suspendu le trafic sur la ligne 24 dans un but d'intérêt général;

Attendu que cette disposition ne fait pas partie de la loi susmentionnée du 4 décembre 2006, pas plus que du document de référence du réseau 2009 et ne constitue donc pas un argument pour suspendre le trafic;

Attendu qu'Infrabel a décidé elle-même de suspendre le trafic sur la ligne 24 sous la pression de menaces exercées par les grévistes de B-Cargo;

Attendu qu'il n'est pas démontré qu'il s'agit d'un cas d'urgence, de nécessité absolue ou de force majeure;

Le Service de Régulation est d'avis que c'est à tort qu'Infrabel invoque la loi du 4 décembre 2006 susmentionnée et le point 4.8 du document de référence du réseau pour suspendre le trafic sur la ligne 24 et supprimer les capacités attribuées, et qu'il n'est pas non plus satisfait aux conditions de suspension ou de retrait énoncées aux autres subdivisions du chapitre 4 du document de référence du réseau 2009 ; et qu'en conséquence, il doit être décidé que les capacités attribuées ne pouvaient pas être supprimées et que Crossrail avait le droit d'utiliser les dites capacités.

Attendu qu'il ressort, aussi bien du mémoire du 17 juillet 2009 d'Infrabel que des déclarations de Messieurs Clement ( audition du 16 juillet 2009 ) et Decelle ( audition du 17 juillet 2009 ) que la décision de suspendre le trafic ferroviaire sur la ligne 24 a été prise pour prévenir une escalade et éviter que le trafic voyageurs ne soit perturbé la veille d'un week-end pascal chargé;

Le Service de Régulation est d'avis que la décision d'Infrabel du 10 avril 2009 de suspendre le trafic ferroviaire sur la ligne 24 constitue une discrimination du transport ferroviaire de marchandises et en particulier de Crossrail, au profit du transport ferroviaire de voyageurs et plus précisément de la Société Nationale des Chemins de Fer belges.

Attendu que Crossrail , en tant qu'entreprise ferroviaire au sens de l'article 6,4° de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, a un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire;

Attendu qu'en vertu de l'article 10 § 2 de la loi du 4 décembre 2006 précitée, les entreprises ferroviaires ont droit, sur une base non-discriminatoire, aux prestations minimales énoncées au point 1 de l'annexe I de cette loi, en particulier au droit d'utiliser les capacités accordées;

Le Service de Régulation est d'avis que le droit de Crossrail d'utiliser les capacités accordées a été violé.

## **VI. Décision**

Par ces motifs,

Le Service de Régulation décide que la plainte est fondée ;

Le Service de Régulation condamne Infrabel, en tant que défendeur, sur base de l'article 64 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, à une amende de 12.500 euros.

Fait à Bruxelles le 4 août 2009,

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

Luc De Ryck,  
Directeur