



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

**Décision D-2018-01-S concernant les centres de formation pour les accompagnateurs de train**

## Table des matières

1. Objet et base légale.....	3
2. Faits et rétroactes.....	4
3. Décision .....	6
4. Possibilité de recours .....	6

## 1. Objet et base légale

1. En vertu de l'article 62, § 3, de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire<sup>1</sup> (ci-après le « 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 ») exerce des missions de contrôle. L'article 62, § 3, 4°, du Code ferroviaire prévoit plus particulièrement que, au titre de ses missions de contrôle, le Service de Régulation<sup>2</sup> contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris le marché du transport de fret ferroviaire, et ce sans préjudice de la loi sur la protection de la concurrence économique coordonnée le 15 septembre 2006.
2. En 2017, le Service de Régulation a initié sur cette base légale un contrôle du marché de la fourniture de services de formation aux accompagnateurs de trains.
3. Dans le contexte de la libéralisation du transport international de voyageurs et de la libéralisation imminente du transport intérieur de voyageurs, il importe en effet que les entreprises ferroviaires qui souhaitent circuler sur l'infrastructure belge et qui ne sont pas en mesure de recruter du personnel formé et certifié en Belgique aient la possibilité de former et certifier leur personnel existant.
4. L'article 150, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, du Code ferroviaire prévoit que les centres de formation qui fournissent des services de formation aux accompagnateurs de trains doivent être reconnus par l'autorité de sécurité<sup>3</sup>.
5. Le fait que les formations peuvent uniquement être suivies auprès d'organismes de formation reconnus, qui dépendent souvent des opérateurs historiques, peut constituer une entrave pour les nouveaux arrivants sur le marché ferroviaire. Ces formations peuvent s'avérer nécessaires pour obtenir un certificat de sécurité, lequel est exigé pour pouvoir effectuer des services de transport ferroviaire conformément à l'article 7 du Code ferroviaire.

---

<sup>1</sup> Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, *MB* 20 décembre 2013.

<sup>2</sup> Cet article emploie le terme « organe de contrôle ». L'article 2*bis* de 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 (*MB* 5 novembre 2004) prévoit que l'organe de contrôle visé à cet article est le Service de Régulation.

<sup>3</sup> En Belgique, l'autorité nationale de sécurité est le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer, en abrégé « SSICF ». Cette autorité a été créée par l'arrêté royal du 22 juin 2011 désignant l'autorité de sécurité ferroviaire, *MB* 8 juin 2011.

6. Pour cette raison, le législateur a prévu dans l'article 150, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, du Code ferroviaire qu'un centre de formation reconnu par l'autorité de sécurité est tenu de fournir un accès équitable et non discriminatoire à ses formations chaque fois que celles-ci sont nécessaires pour remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité ou de l'agrément de sécurité.
7. En outre, l'article 150, § 1<sup>er</sup>, alinéa 4 du Code ferroviaire prévoit qu'un centre de formation reconnu est tenu de mettre des services de formation de qualité à la disposition des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure une marge bénéficiaire.
8. La mission de contrôle avait pour but de vérifier si les centres reconnus par l'autorité de sécurité fournissent effectivement un accès équitable et non discriminatoire à leurs formations à des tiers et s'ils pratiquent un prix raisonnable et non discriminatoire à cet égard.

## 2. Faits et rétroactes

9. Via le site web du SSICF, le Service de Régulation a pris connaissance de la liste des reconnaissances délivrées en Belgique aux centres de formation pour les accompagnateurs de trains. La dernière mise à jour de cette liste date du 28 novembre 2014.<sup>4</sup>
10. Le 22 mai 2017, sur la base des informations figurant sur cette liste, le centre de formation pour les accompagnateurs de trains de la SNCB (OCF) a été informé par lettre recommandée de la mission de contrôle. Le 6 juin 2017, le centre de formation d'Eurostar a également reçu pareille notification.
11. Le 21 décembre 2017, la loi du 23 novembre 2017 modifiant le Code ferroviaire est entrée en vigueur.<sup>5</sup> Cette loi a inséré un nouvel article 151/1 dans le Code ferroviaire, qui dispose désormais ce qui suit :

*« Au plus tard pour le 31 décembre 2017, et par dérogation aux articles 150 et 151, les entreprises ferroviaires mettent en place leurs propres processus pour la certification des »*

---

<sup>4</sup> [https://mobiliteit.belgium.be/fr/Recources/publications/spoorwegverkeer/pub\\_dvis\\_certificering\\_opleidngscentra](https://mobiliteit.belgium.be/fr/Recources/publications/spoorwegverkeer/pub_dvis_certificering_opleidngscentra).

<sup>5</sup> Loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, MB 11 décembre 2017.

*accompagnateurs de trains de voyageurs. Elles intègrent ces processus dans leur système de gestion de la sécurité.*

*Ces processus :*

*1° sont conformes à la Décision de la Commission n° 2012/757 du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système Exploitation et gestion du trafic du système ferroviaire de l'Union européenne et modifiant la décision 2007/756/CE et aux autres règles européennes applicables ;*

*2° assurent un niveau de sécurité au moins équivalent au niveau de sécurité assuré par les dispositions arrêtées par le Roi en vertu des articles 68, § 2, alinéa 3, et 151.*

*Les certificats d'accompagnateurs de trains de voyageurs visés à l'article 150, § 2, qui sont délivrés par l'autorité de sécurité, prennent fin au moment où l'entreprise ferroviaire a mis en place les processus visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> ou au plus tard le 31 décembre 2017. »*

12. Cette disposition légale a été insérée suite à l'adoption du règlement européen 2015/995<sup>6</sup> entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015.
13. Conformément à ce règlement, les formations des accompagnateurs de trains doivent être intégrées dans le système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires.<sup>7</sup> Tant la formation que la certification des accompagnateurs de trains relèvent des tâches de l'entreprise ferroviaire où les accompagnateurs de trains sont occupés et ne sont donc plus réservées aux organismes de formation reconnus. En revanche, le système de gestion de la sécurité proprement dit sera toujours soumis au contrôle du SSICF.<sup>8</sup>
14. Il ressort de l'article 151/1 du Code ferroviaire que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, chaque entreprise ferroviaire est personnellement responsable de la formation et de la certification de ses accompagnateurs de trains. Elle n'est dès lors plus tenue de confier ces tâches à un organisme reconnu.
15. La loi prévoit explicitement que l'article 151/1 du Code ferroviaire s'applique « par dérogation » à l'article 150 du Code ferroviaire.<sup>9</sup> En d'autres termes, les dispositions de l'article 150 du Code ferroviaire portant notamment sur la reconnaissance des centres de

---

<sup>6</sup> Règlement (UE) 2015/995 de la Commission du 8 juin 2015 modifiant la décision 2012/757/UE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne, JO L 165.

<sup>7</sup> L'appendice F du règlement 2015/995 détermine à cet égard les « exigences minimales de qualification professionnelle pour les tâches associées à l'accompagnement des trains » applicables aux entreprises ferroviaires.

<sup>8</sup> Cf. l'article 2.2.2 de l'Annexe 1 du règlement 2015/995 : « Avant d'octroyer un certificat/agrément de sécurité, l'autorité nationale de sécurité concernée (ci-après l'«ANS») procède à un examen du SGS. »

<sup>9</sup> En outre, comme les dispositions de l'article 151/1 du Code ferroviaire sont les plus récentes, elles priment celles de l'article 150, conformément à la règle de primauté « *lex posterior derogat legi priori* ».

formation et l'ouverture obligatoire des formations à un prix raisonnable sont rendues inapplicables.

### **3. Décision**

Vu que la mission de contrôle du Service de Régulation concernant les centres de formation pour les accompagnateurs de trains avait pour but de vérifier si les centres de formation reconnus satisfont aux dispositions de l'article 150, § 1<sup>er</sup>, alinéas 3 et 4 du Code ferroviaire ;

Vu que l'article 151/1 a été inséré dans le Code ferroviaire pendant l'exécution de la mission de contrôle, qu'il en résulte que les entreprises ferroviaires sont tenues, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, d'organiser elles-mêmes les formations pour les accompagnateurs de trains et de les intégrer dans leur système de gestion de la sécurité et qu'elles ne sont donc plus tenues de les faire suivre dans un centre de formation reconnu ;

Vu que, depuis l'entrée en vigueur de l'article 151/1 du Code ferroviaire, les dispositions de l'article 150 du Code ferroviaire en matière de non-discrimination et de prix raisonnable, lesquelles constituaient le fondement de la mission de contrôle, ne sont plus applicables ;

**Le Service de Régulation décide que la mission de contrôle concernant les centres de formation pour les accompagnateurs de trains est sans objet depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et qu'il y est dès lors mis un terme.**

### **4. Possibilité de recours**

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.

Fait à Bruxelles, le 30 mars 2018.

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

**Serge DRUGMAND**

**Directeur**