



**Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en  
van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal**

**Décision D-2014-02-S du 19 décembre 2014 relative à la mission de contrôle sur le transfert éventuel de capacité entre SNCB Logistics et DB Schenker Rail Nederland dans le cadre de l'accident ferroviaire survenu à Wetteren**

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

## Table des matières

1. <b>Objet</b> .....	3
2. <b>Faits et rétroactes</b> .....	3
3. <b>Base légale</b> .....	5
4. <b>Enquête de l'expert du Service de Régulation</b> .....	5
5. <b>Décision</b> .....	7
6. <b>Recommandations</b> .....	7
7. <b>Possibilité de recours</b> .....	8

## 1. Objet

1. Le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National – dénommé ci-après le Service de Régulation – a mené une enquête dans le cadre de sa mission de contrôle en matière de répartition des capacités d'infrastructure.
2. Dans le cadre de cette mission de contrôle, il vérifie l'éventualité d'une infraction à l'article 29 de la loi du 30 août 2013 portant le code ferroviaire – dénommée ci-après le Code ferroviaire – relative aux principes de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire.
3. Il vérifie concrètement si un transfert ou une transaction en matière de capacités d'infrastructure a éventuellement eu lieu dans le contexte de l'accident ferroviaire survenu le 4 mai 2013 à Wetteren, et plus particulièrement si SNCB Logistics utilisait effectivement le sillon qu'elle a sollicité.

## 2. Faits et rétroactes

4. Le 8 novembre 2013 à 9 h 00, Infrabel a transmis par courriel une copie de sa lettre adressée au Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer, au Service de Régulation. Cette lettre du 7 octobre 2013 (références 13I0609/MR) portait sur l'accident ferroviaire survenu le 4 mai 2013 à Wetteren et le transfert de sillon par SNCB Logistics à DB Schenker Rail Nederland. Elle faisait état d'une infraction aux principes de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, étant donné qu'il était question d'un éventuel transfert de capacités.
5. Dans cette lettre libellée en néerlandais, Infrabel écrit ce qui suit (traduction libre) :

*... Infrabel signale que le sillon sur lequel le train de marchandises en question circulait le 5 avril 2013 a été réservé par SNCB Logistics. Cette réservation (pour le trajet Essen (frontière)-Gent Zeehaven) a été effectuée sous le numéro 44601.*

*Dans cette conclusion, vous lirez que SNCB Logistics admet elle-même avoir transféré le sillon à l'entreprise DB Schenker Rail Nederland. C'est ce qui ressort notamment des passages suivants :*

*Page 7, point 11, alinéa 2 : Pour la section belge, DBSR Nederland a fait appel à B-Logistics pour la réservation du sillon. En exécution de cette coopération entre B-Logistics et DBSR Nederland, SNCB Logistics a réservé à son tour ce sillon auprès d'Infrabel.*

*Page 7, point 12, alinéa 2 : Le rôle de B-Logistics se bornait ainsi dans la pratique à la réservation auprès d'Infrabel du sillon sur lequel le train de DBSR Nederland circulerait sur la section belge.*

...

*Il est clair que SNCB Logistics a commis une infraction aux dispositions de l'article 30 de la loi susmentionnée en transférant le sillon qu'elle avait réservé, à DB Schenker Rail Nederland.*

6. Dans sa lettre du 13 novembre 2013, le Service de Régulation informait les parties concernées, à savoir Infrabel, SNCB Logistics et DB Schenker Rail Nederland, de l'enquête et précisait que monsieur Bart Daneels – expert du Service de Régulation – avait été désigné comme enquêteur pour cette mission de contrôle.
7. Le Service de Régulation a reçu différentes pièces du dossier pendant l'enquête.
  - Correspondance Infrabel du 27 novembre 2013;
  - Correspondance SNCB Logistics du 15 janvier 2014 et du 6 février 2014;
  - Correspondance DB Schenker Rail Nederland du 15 janvier 2014 et du 19 février 2014;
  - Plusieurs documents ont été transmis par e-mail;
  - Procès-verbal du 13 mars 2014 concernant l'audition du conducteur de train impliqué.
8. Le 13 mai 2014, l'expert a transmis son rapport à la direction et aux parties concernées.
9. Le Service de Régulation a reçu les remarques :
  - de DB Schenker Rail Nederland le 5 juin 2014 via e-mail,
  - d'Infrabel le 13 juin 2014 par lettre recommandée,
  - de SNCB Logistics le 11 juin 2014 via e-mail.
10. Le 4 juillet 2014, la direction du Service de Régulation a demandé une enquête complémentaire sur le rôle de COBRA.

11. Le 8 août 2014 à 10 h 43, le Service de Régulation a reçu d'autres documents de SNCB Logistics concernant les « Daily Quality Meetings » et les « tickets ».
12. Le rapport a été adapté en fonction des remarques formulées par les parties et comprend également les résultats de l'enquête complémentaire.
13. Le 15 octobre 2014, l'expert a remis le rapport final de l'enquête à la direction du Service de Régulation.
14. Dans sa lettre du 20 octobre 2014, le Service de Régulation fait savoir à l'ensemble des parties concernées qu'il a reçu tous les renseignements et qu'il rendra sa décision dans les deux mois, conformément à l'article 65 du Code ferroviaire.

### **3. Base légale**

15. L'article 62, § 3, 3° du Code ferroviaire stipule :  
*« ... Au titre de ses missions de contrôle, l'organe de contrôle :  
...  
3° veille à ce que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire soit conforme aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau;  
... »*
16. Considérant que l'article 2bis de l'arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et fixant sa composition ainsi que le statut applicable à ses membres, inséré par l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> février 2006, stipule que le Service de Régulation est l'organe de contrôle visé à l'article 63 du Code ferroviaire.

### **4. Enquête de l'expert du Service de Régulation**

17. Lors de cette enquête, il a été vérifié si un transfert de capacité a eu lieu dans le cadre de l'accident survenu à Wetteren. Dans l'enquête de l'expert du Service de Régulation, scindée en deux parties, les faits ont fait l'objet d'un examen tant de jure que de facto. Les résultats de cette enquête sont dénommés ci-après « le rapport d'enquête ».

18. La première partie de l'enquête était consacrée à l'attribution du sillon et consistait à vérifier à qui Infrabel avait attribué le sillon et qui était redevable de la redevance d'utilisation de l'infrastructure.
19. L'enquête a révélé que le sillon en question a été attribué à SNCB Logistics.
20. La deuxième partie de l'enquête consistait à identifier l'utilisateur du sillon sur la base d'une série d'indicateurs. Des éléments tels que le contrôle du train, la lettre de voiture CIM et la lettre de wagon CUV ainsi que le cadre contractuel ont été passés au crible. Cette partie visait à vérifier si SNCB Logistics, l'entreprise ferroviaire à laquelle la section belge du sillon portant le numéro de réservation 44601 était attribuée, utilisait effectivement cette capacité le 4 mai 2013. L'éventualité d'un transfert de capacité a été examinée sur la base d'un certain nombre d'indicateurs. Les tableaux suivants en fournissent un résumé.

<b>FONCTIONNEMENT</b>		
<b>Constatation</b>	<b>DE JURE</b>	<b>DE FACTO</b>
SNCB Logistics définit les règles à connaître par le conducteur de train.	<b>x</b>	<b>x</b>
SNCB Logistics a une procédure claire de communication de ses informations/instructions.	<b>x</b>	<b>x</b>
SNCB Logistics contrôle l'organisateur de transport.	<b>x</b>	<b>x</b>
SNCB Logistics peut auditer et contrôler le train et le conducteur.	<b>x</b>	<b>x</b>
Le conducteur de train peut être identifié comme un conducteur qui fonctionnait pour SNCB Logistics ou dans le cadre d'un accord de coopération entre SNCB Logistics et DB Schenker Rail Nederland.	<b>x</b>	<b>x</b>

<b>LETTRES DE VOITURE ET DE WAGON</b>		
<b>Constatation</b>	<b>DE JURE</b>	<b>DE FACTO</b>
DB Schenker Rail Nederland n'est pas l'unique expéditeur contractuel.	<b>x</b>	<b>x</b>
SNCB Logistics peut également être identifiée comme entreprise ferroviaire opérante dans les lettres de wagon CUV.	<b>x</b>	<b>x</b>

CADRE CONTRACTUEL		
Constatation	DE JURE	DE FACTO
NMBS Logistics a un accord avec COBRA pour la fourniture de services de transport.	x	x
DB Schenker Rail Nederland a un accord avec COBRA pour la fourniture de conducteurs et de traction.	x	x

21. Aucun indicateur n'a révélé un éventuel transfert de capacité. Les conclusions indiquent dès lors que SNCB Logistics a sollicité le sillon et l'a effectivement utilisé.

## 5. Décision

22. Le Service de Régulation a examiné si un transfert de capacité a eu lieu dans le contexte de l'accident ferroviaire survenu le 4 mai 2013 à Wetteren.

23. Le Service de Régulation adhère pleinement au rapport d'enquête et conclut que SNCB Logistics a obtenu et utilisé le sillon en question.

24. Le rapport d'enquête, qui a été remis le 15 octobre 2014 à la direction du Service de Régulation, fait partie intégrante de la présente décision (voir annexe).

**25. Le Service de Régulation décide par conséquent qu'aucune infraction n'a été commise en l'espèce contre les principes de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, comme décrit dans le Code ferroviaire.**

## 6. Recommandations

26. Le Service de Régulation formule les recommandations suivantes fondées sur le rapport d'enquête :

27. Le Service de Régulation estime que le travail dans un environnement concurrentiel ne peut pas empêcher la sous-traitance. L'interdiction du transfert de capacités d'infrastructure ferroviaire implique toutefois que l'entreprise ferroviaire ayant obtenu le sillon doit avoir à tout moment le contrôle du transport.

28. Le Service de Régulation constate que les sillons sont attribués territorialement. Ainsi, le sillon 44601 a été attribué à DB Schenker Rail Nederland pour la section néerlandaise et à SNCB Logistics pour la section belge. La question se pose de savoir pourquoi l'ensemble du sillon n'a pas été utilisé par une seule entreprise ferroviaire. Vu l'existence d'une réelle coopération horizontale entre les diverses entreprises ferroviaires, on pourrait supposer que cette manière de travailler a un impact sur la concurrence.
29. En outre, les informations d'Infrabel permettent de déduire que cette dernière n'a pas de vue claire sur l'utilisation des sillons attribués. Le fait qu'Infrabel ignore quel train circule réellement sur un sillon laisse le champ libre à d'éventuelles infractions aux principes de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Le Service de Régulation est d'avis qu'Infrabel doit créer un système permettant d'identifier à tout moment quelle entreprise ferroviaire utilise de facto et de jure un sillon. L'utilisation non autorisée du réseau doit pouvoir être détectée immédiatement étant donné qu'elle constitue une infraction aux dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire du Code ferroviaire.

## **7. Possibilité de recours**

Conformément à l'article 221/1 de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, un recours auprès de la cour d'appel de Bruxelles 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 d'appel de Bruxelles 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 d'appel de Bruxelles, 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.

Donné à Bruxelles, le 19 décembre 2014.

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

Serge DRUGMAND

Directeur