



AVANT-PROPOS

A l'heure de rédiger ce rapport annuel 2019, on ne peut ignorer le nouvel éclairage qu'apporte et apportera la crise du COVID-19 au développement des marchés de service de transport dans le monde entier.

Si 2019 fut du point de vue économique une année plutôt morose, marquée par des taux d'intérêts particulièrement bas et le développement de guerres commerciales entre les deux plus grandes économies du monde, la survenance de la crise et la prudence affichées en matière d'investissement constituent à l'évidence un séisme sans précédent, comme en témoigne la fulgurance avec laquelle la pandémie a impacté le secteur des transports durant ce premier trimestre 2020. L'impact n'est pas seulement économique mais affecte nos modes de vie et nos repères; certains prônant de changer de modèle, d'autres préconisant un retour à la normale le plus rapidement possible. L'incertitude est bien de mise, d'autant plus que la fin de la crise n'est certainement pas prévisible, ce qui n'est guère propice à un retour à la confiance et aux investissements. Si l'on considère le secteur aérien on prévoit pour 2020 une baisse de revenus de près de 44% du chiffre d'affaires de l'année précédente pour les compagnies aériennes.



Le caractère exceptionnel de cette crise repose également sur sa dimension globale à la différence des nombreuses autres crises qui se sont succédées depuis les années 50 comme ce fut le cas pour la crise pétrolière, le SRAS, ou encore la crise financière de 2008/2009, qui se limitaient à une zone de l'hémisphère et ne menaient pas à la cessation des activités. La question de la résilience de nos systèmes de transport est dès lors naturellement à l'ordre du jour, alors que le secteur de l'aviation est pratiquement cloué au sol et le secteur ferroviaire qui devra retrouver la confiance des passagers et des chargeurs.. Cette crise s'étend également à toutes les activités économiques qui gravitent autour du transport et certains acteurs n'ont pas résisté à la violence du phénomène comme en témoigne la récente faillite de Swissport second prestataire de services en escale de Bruxelles-National. L'ampleur de la crise est telle que les appels au soutien rapide des Etats s'est généralisé et que les montants sollicités ne cessent de croître dans un contexte où les besoins sont pratiquement illimités mais que les ressources ne le sont pas. Cet enjeu ne fait pas non plus obstacle à celui de la concurrence nécessaire dans un contexte de libéralisation des secteurs aéroportuaire et ferroviaire. Cette concurrence sera sans nul doute malmenée, car les mesures d'aide aux secteurs du transport pourrons être à l'origine de distorsions de la concurrence entre secteurs mais surtout au sein d'un même secteur de transport. La concurrence pourrait également être mise à mal par la disparition de certains acteurs ou la consolidation d'entreprises.

Pour le régulateur, ce contexte difficile le conduit naturellement à s'interroger sur l'impact de cette crise sur les infrastructures et le maintien des services de transport. Que se soit pour le secteur ferroviaire ou aéroportuaire, la préoccupation est la même car les besoins financiers sont énormes et lorsqu'il faudra décider d'affecter les ressources financières, les arbitrages devront se faire ce qui n'exclut pas d'un risque d'un effondrement des investissements ou d'une limitation des entretiens programmés. Avant même que la crise n'éclate, les attentes des secteurs ferroviaire et aéroportuaire étaient déjà importantes. Dans ce contexte, le Service de Régulation n'a eu de cesse d'améliorer la mise en œuvre de ses différentes compétences durant toute l'année 2019.

L'année 2019 fut également une année de changements comme celui de la mise en œuvre de la nouvelle procédure de test d'équilibre économique visant à protéger le contrat de gestion, dans un contexte d'une plus grande libéralisation du transport intérieur de voyageurs. Vous trouverez dans ce rapport les autres réalisations du Service de Régulation de cette année 2019.

Ce rapport annuel est donc rédigé durant une période exceptionnelle et difficile où certains fondements de notre société ont été ébranlés. Ceci ne signifie pourtant pas que l'ardeur à la tâche et le professionnalisme ait manqué. Les objectifs et la volonté de toute l'équipe sont présentes plus que jamais. La véritable force est celle de naviguer en ces temps agités.

Bien entendu je ne voudrais pas oublier de remercier toute mon équipe pour le travail accompli dans ces circonstances.

Serge Drugmand
Directeur



LES MISSIONS DU SERVICE

Les missions et la vision

Qui sommes-nous ?

Le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National créé par l'arrêté royal du 25 octobre 2004, constitue l'organe de contrôle des activités ferroviaires. Un arrêté royal du 1er février 2006 ajouta la régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National à ces compétences. Le statut du Service de Régulation a été modifié par un arrêté royal du 4 décembre 2012. Le Service de Régulation n'évolue plus depuis 2013, dans le giron du Service public fédéral Mobilité et Transports. Cette modification fut le résultat de l'obligation européenne de donner au régulateur toute l'indépendance requise en raison de la nature des activités de régulation. Aujourd'hui la compétence du ministre de référence se limite exclusivement aux procédures disciplinaires à l'encontre de la direction du Service de Régulation.

L'exigence d'indépendance et d'autonomie du régulateur ne sont en 2019 toujours pas remplies, nonobstant les efforts déployés par la direction pour satisfaire à celles-ci. Le statut du Service de Régulation devrait évoluer vers une plus grande indépendance et autonomie dans le cadre d'une meilleure transposition de la refonte du 1er paquet ferroviaire. La note de politique générale du Ministre de référence s'inscrit dans ce sens en prévoyant pour le régulateur un nouveau statut avec une personnalité juridique propre. Dans ce contexte, l'action du Service de Régulation s'inscrit dans une volonté de devenir un acteur de terrain de premier plan capable de tenir son rôle en toute indépendance et autonomie, tout en faisant preuve de la plus grande transparence. Pour ce faire, l'accent sera mis sur la collaboration et le dialogue avec toutes les parties prenantes afin d'aboutir à une implication la plus importante possible des secteurs régulés. Cette démarche visent avant tout à étendre l'accessibilité du Service de Régulation. Afin d'atteindre ces objectifs, les membres du Service de Régulation doivent impérativement disposer d'une expertise professionnelle suffisante et faire preuve d'une intégrité et d'une indépendance irréprochables à l'égard des secteurs régulés, ceci, afin de pouvoir évaluer correctement les intérêts en jeu dans toutes les actions entreprises.

Quelles sont les missions ?

La surveillance des marchés

La régulation économique du transport en Belgique constitue pour l'essentiel, un outil assurant la surveillance des différents marchés de services de transport ferroviaire et des activités aéroportuaires. Si cette surveillance accroît l'expertise du Service de Régulation elle garantit surtout une meilleure efficacité dans l'exercice des missions, mais permet aussi d'anticiper certains dysfonctionnements au sein de ces marchés de services.

La protection des intérêts des usagers et l'intérêt général

Le Service de Régulation veille également aux intérêts des parties souhaitant disposer d'un accès à l'infrastructure

ferroviaire et à l'aéroport de Bruxelles-National. Cet accès doit être assuré de manière non discriminatoire. Pour ce faire, le principe d'égalité de traitement est appliqué aux deux secteurs régulés.

Conseiller

Le Service de Régulation a également pour mission de conseiller les autorités sur le plan de l'évolution des marchés de services de transport ferroviaire et de l'aéroport de Bruxelles-National, ainsi que par rapport au développement de la réglementation future.



Les compétences

Les deux domaines du secteur du transport dans lesquels le Service de Régulation est actif, se caractérisent par l'existence d'un monopole naturel portant sur la gestion d'une infrastructure de transport.. Les compétences du Service de Régulation varient toutefois fortement en fonction du secteur. Les compétences par secteur sont énumérées ci-après. Pour la liste complète, il convient de consulter le site www.regul.be.

LES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Les compétences en matière de transport ferroviaire

Les compétences du Service de Régulation sont énumérées pour l'essentiel dans la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire. En 2019, le Service de Régulation s'est vu attribuer quatre nouvelles compétences : le contrôle de l'indépendance des membres du Conseil d'administration, du Comité de direction et de quelques fonctions essentielles auprès du gestionnaire de l'infrastructure, la réalisation du test d'équilibre économique, le suivi des accords de coopération, et enfin le contrôle de la gestion du trafic, de la planification du renouvellement et de l'entretien par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le conseil

Le Service de Régulation rend des avis motivés, formule des propositions et effectue des recherches et des études concernant les marchés ferroviaires. En outre, il fournit au ministre les informations nécessaires à l'établissement des

règles relatives à la licence ferroviaire, à la tarification de l'utilisation de l'infrastructure et à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire. Le Service de Régulation doit également rendre un avis motivé sur le contenu de la convention de transport qu'Infrabel et la SNCB sont tenus de conclure. Par ailleurs, il peut, à la demande des parties désireuses de conclure un accord-cadre, remettre un avis sur celui-ci.

Les missions de contrôle

Une grande partie des missions du Service de Régulation consiste à exercer une supervision des différents aspects du transport ferroviaire comme par exemple, le document de référence du réseau, la convention de transport, les redevances, la répartition des capacités, la concurrence sur le marché ferroviaire, et l'accès non discriminatoire aux services.

Le règlement administratif des litiges

Le Service de Régulation statue à la demande du gestionnaire d'infrastructure ou d'un candidat à propos des litiges relatifs à la répartition des capacités d'infrastructure, des litiges afférents à la mise en œuvre de la convention de transport conclue entre Infrabel et la SNCB et des litiges en rapport avec le système d'amélioration des performances.

Le traitement des plaintes

Le Service de Régulation statue par voie de décision motivée vis-à-vis de toute plainte écrite provenant d'une entreprise ferroviaire, d'un candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure dans le cadre d'une éventuelle discrimination, traitement inéquitable ou de tout préjudice résultant d'une infraction :

- au document de référence du réseau ;
- aux règles de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire ;
- aux règles de tarification, au montant ou à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;
- aux règles en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire ;
- aux dispositions en matière d'accès aux installations de service ;
- dans le cadre de l'exercice par la SNCB de la servitude perpétuelle qui lui a été conférée.

Le Service de Régulation peut dans ce cadre, prendre toute les mesures nécessaires, y compris des mesures conservatoires et le cas échéant, imposer des amendes administratives.

Les missions spécifiques

Enfin, le Code ferroviaire confie également un certain nombre de missions spécifiques concernant :

- l'octroi du nombre de minutes de retard dans le cadre du système d'amélioration des performances ;
- le calcul de la redevance en cas d'infrastructure saturée ;
- les délais raisonnables endéans lesquels l'exploitant d'une installation de service doit répondre aux demandes des entreprises ferroviaires en ce qui concerne l'accès à cette installation et la fourniture de services dans cette installation.

LES COMPÉTENCES RELATIVES À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

Les compétences relatives à l'aéroport de Bruxelles-National

Les missions de l'autorité de régulation portant sur l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National sont fixées par l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires. Ces missions ont été confirmées et complétées par l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

La licence d'exploitation

Depuis la privatisation de l'aéroport de Bruxelles-National en 2004, la Belgique a mis en place un contrôle permanent de l'exploitation des installations aéroportuaires afin de défendre au mieux l'intérêt général et les intérêts de l'ensemble des usagers. L'exploitation des installations aéroportuaires est soumise à la délivrance préalable d'une autorisation individuelle de durée indéterminée – la licence d'exploitation – qui comporte des obligations et des sanctions en cas qui peuvent aller jusqu'au retrait de la licence d'exploitation. Les obligations concernent la qualité des services fournis, l'entretien, le développement et la capacité des installations aéroportuaires ainsi que la protection de l'environnement.

En ce qui concerne l'octroi de la licence d'exploitation, le Service de Régulation formule une proposition d'acceptation ou de refus sur la base du dossier introduit par le candidat-exploitant. Le Service de Régulation suit la mise en œuvre de la licence, notamment sur la base d'une liste d'indicateurs de qualité et d'un rapport d'efficacité que l'exploitant est tenu de lui fournir. Le Service de Régulation peut mettre le titulaire de la licence en demeure s'il constate que celui-ci ne respecte pas la réglementation en vigueur ou les obligations découlant de la licence, les traités internationaux ou les actes internationaux propres au domaine aéroportuaire. Il en va de même si la structure de gestion du titulaire de la licence ou son organisation administrative ou comptable présente des lacunes sérieuses. Lorsque le contenu d'une licence d'exploitation doit être modifié, le Service de Régulation est tenu d'émettre un avis préliminaire à ce propos.

La qualité

Des accords portant sur la qualité des services sont conclus entre le titulaire de la licence et les fournisseurs de services en escale afin de fixer le niveau qualitatif de certains services prévus par la licence. Ces accords doivent être soumis pour approbation au Service de Régulation, qui peut les entériner ou les modifier. Le titulaire de la licence établit des chartes garantissant la qualité des services fournis aux utilisateurs et aux passagers. Le Service de Régulation approuve ces chartes et/ou demande, le cas échéant leur modification.

Les tarifs

Les activités essentielles en matière d'exploitation aéroportuaire concernent :

- l'atterrissage et le décollage des aéronefs ;
- le stationnement des aéronefs ;
- l'utilisation par les passagers des installations aéroportuaires ;
- l'approvisionnement en carburant des avions au moyen d'une infrastructure centralisée ;
- les opérations visant à garantir la sécurité des passagers et des installations aéroportuaires.

Ces missions de l'exploitant de l'aéroport sont dénommées « activités régulées » dans la mesure où elles sont strictement associées aux recettes que le titulaire de la licence aéroportuaire peut percevoir dans le cadre de l'exploitation de Bruxelles-National. Ces activités et recettes sont soumises à la surveillance du Service de Régulation. Le système tarifaire portant sur les services régulés doit être établi après une consultation des usagers. Il doit refléter les coûts, et permettre la perception d'une marge de profit raisonnable afin de garantir le développement de l'aéroport, le tout dans le cadre d'un alignement des tarifs sur ceux en vigueur dans les aéroports de référence. Le Service de Régulation participe à ces

consultations en tant qu'observateur. A l'issue de cette consultation, tout usager de l'aéroport de Bruxelles-National dispose de la faculté d'introduire une plainte auprès du Service de Régulation concernant la proposition tarifaire faite par l'exploitant de l'aéroport. En cas de plainte, le Service de Régulation peut :

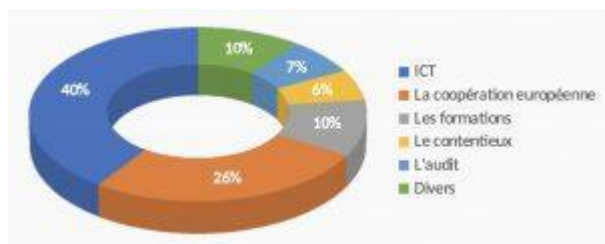
- soit, imposer une nouvelle période de consultation ;
- soit, demander d'apporter des modifications à la formule de contrôle tarifaire et au système tarifaire ;
- soit imposer un système tarifaire et une formule de contrôle ;
- ou enfin, confirmer la proposition tarifaire.

Les ressources

Les ressources financières

Les recettes totales du Service de Régulation s'élèvent en 2019 à 1.434.000 €, gérées au moyen d'un fond budgétaire. De cette somme, 215.000 € sont annuellement désaffectés au profit du Trésor en contrepartie des services fournis par le SPF Mobilité et Transport (gestion financière et ressources humaines, logistique, etc.) Les coûts de fonctionnement représentent 16% des coûts liés aux dépenses du Service de Régulation. La différence soit les 84% sont affectés aux coûts salariaux.

Les coûts de fonctionnement



Le personnel

De manière générale, le personnel du régulateur se compose de :

- des assistants administratifs ;
- des experts ;
- un directeur-adjoint et un directeur.

Le Service de Régulation poursuit ses efforts afin de lui permettre de remplir son cadre du personnel originel de 12 ETP. Il convient cependant d'indiquer que les nouveaux engagements devraient intervenir après la future création de l'Agence de Régulation. Les effectifs du Service de Régulation s'élèvent à 10 ETP en 2019. Le tableau ci-dessous reprend l'évolution du personnel du régulateur depuis sa création.

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
4	7	9	9	7	9	9
2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
10	7	6	11	10	10	10

La maîtrise de l'organisation

Depuis 2013, le Service de Régulation accorde une attention particulière à la gestion et au fonctionnement interne de l'organisation. Ceci signifie concrètement que depuis 2013, il n'a eu de cesse de développer les outils nécessaires à une gestion moderne et efficace. Dans ce contexte et comme pour les années précédentes, le Service de Régulation fut soumis à un audit opérationnel, financier et de fraude, par un organisme indépendant. Afin de répondre de manière optimale aux résultats de cet audit, le Service de Régulation a décidé de mettre en œuvre un système de gestion interne avec pour finalité l'amélioration de la performance et la qualité de l'ensemble de ses activités.

Depuis 2013, les changements opérés à l'organisation témoignent d'une volonté d'adapter le Service à son environnement et aux pratiques modernes de gestion et ce nonobstant les ressources humaines et financières limitées. Cet effort devra inévitablement être poursuivi au cours des prochaines années avec comme *conditio sine qua non* la création d'un nouveau statut. Les points d'attention révélés par l'audit en 2019 concernant l'ICT (la mise en œuvre d'un Document Management System) et l'amélioration des mesures de protection de la vie privée (GDPR) et l'absence d'un propre statut (juridique, personnel et financier) ont été les point d'orgues des activités de gestion de l'organisation

LES CHIFFRES-CLÉS

5



accords de coopération

Le Service de Régulation a poursuivi l'exécution des accords de coopération nationaux et internationaux. Les accords de coopération nationaux ont été conclus avec le SPF Mobilité et Transport et le SSICF. Les accords de coopération internationaux ont été conclus avec ENRRB, IRG et le Thessaloniki Forum

10



ETP

Le personnel du Service de Régulation est composé de 60% de femmes et de 40% d'hommes

7



groupes de travail internationaux

Le Service de Régulation est actif dans 7 groupes de travail internationaux concernant le ferroviaire et l'aéroportuaire

5



décisions

En 2019, le Service de Régulation prit 2 décisions pour le secteur ferroviaire et 3 pour le secteur aéroportuaire

21



dossiers traités

En 2019, 21 dossiers ont été traités par le Service de Régulation. La majorité de ceux-ci ont été menés « ex officio ».

3



avis

Le Service de Régulation a rendu en 2019, 3 avis: deux concernent le secteur ferroviaire, le troisième concerne l'aéroport de Bruxelles-National

0



communication officielle

Le Service de Régulation n'a pas diffusé une communication officielle en 2019

1,43



millions d'€ de recettes

LES ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES

L'aéroport de Bruxelles-National constitue l'un des fleurons de l'économie belge dans la mesure où il contribue largement à promouvoir le pays et participe à son attractivité. C'est dans un contexte d'attractivité et de compétitivité que le Service de Régulation est invité à participer à l'élaboration de tarifs et d'une formule tarifaire équilibrée ainsi qu'à l'amélioration de la qualité des installations aéroportuaires.



La licence d'exploitation de Brussels Airport Company

Brussels Airport Company dispose d'une licence d'exploitation octroyée par arrêté royal du 21 juin 2004. En sa qualité d'exploitant de Bruxelles-National, Brussels Airport Company exerce une activité monopolistique soumise à l'autorité et au contrôle du Service de Régulation pour ce qui concerne le respect des conditions prévues dans la licence d'exploitation. En 2019, un dossier a visé directement le contrôle de la licence d'exploitation.

Le changement de contrôle

En mai 2019, Macquarie, l'un des deux actionnaires privés de Brussels Airport Company (« BAC »), conclut une transaction afin de vendre les parts qu'il détient dans BAC à un consortium d'investisseurs. Conformément à la loi, cette transaction était assortie d'une condition suspensive: l'octroi du renouvellement de la licence de BAC. En effet, dès lors qu'une transaction envisagée conduit à un changement de contrôle de l'exploitant de l'aéroport, celui-ci doit solliciter le renouvellement de sa licence d'exploitation. Or Macquarie détenait un contrôle indirect de l'exploitant conjointement avec le second actionnaire privé de BAC, OTPP^[1]. Dans ces circonstances, BAC introduisit, auprès du Service de Régulation, une demande de renouvellement de sa licence d'exploitation.

Le Service de Régulation procéda, dans un premier temps, à l'analyse de l'existence d'un changement de contrôle de BAC. Dans l'affirmative, une seconde phase a consisté à examiner si les critères fixés par la loi pour obtenir le renouvellement de la licence d'exploitation étaient respectés. Ces critères sont les suivants :

- *démontrer son honorabilité et son expérience professionnelle, ses capacités techniques et financières et la qualité de son organisation;*
- *avoir les capacités de répondre aux nécessités du trafic aérien belge et de satisfaire les besoins des passagers à long terme;*
- *soumettre un plan de développement quinquennal;*
- *s'engager à garantir son indépendance à l'égard des usagers*

Sur la base des informations fournies par l'exploitant, le Service de Régulation considéra que la transaction, présentée par BAC, générerait un changement de contrôle. Après un examen minutieux du dossier transmis par BAC, le Service de Régulation conclut que ces critères étaient respectés. Il rédigea un avis en ce sens qu'il transmit au Ministre de la Mobilité. Au terme de la procédure, le Service de Régulation confirma le 13 novembre le renouvellement de la licence de l'exploitant aéroportuaire.

[1] L'Etat Belge dispose d'une minorité de blocage et 25%+1 action de BAC

Traitement des plaintes

En 2019, le Service de Régulation a traité deux plaintes concernant le respect des conditions de la licence d'exploitation.

Nuisances sonores riverains

En mars et avril 2019, le Service de Régulation s'est vu adresser par un nombre de personnes physiques et d'associations de défense des habitants contre les nuisances du trafic aérien des plaintes identiques alléguant diverses violations, par BAC et son administrateur délégué, de la licence d'exploitation de l'aéroport. Les plaignants demandaient qu'en raison de ces manquements, la licence de BAC ne soit pas renouvelée à l'occasion de la prochaine demande de renouvellement de la licence qui serait introduite par BAC. Constatant qu'il ne dispose d'aucune compétence de traitement de plaintes relatives au respect, par l'exploitant aéroportuaire, des dispositions de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, le Service de Régulation a, dans sa décision D-2019-01-LA, considéré qu'il n'était pas compétent pour traiter ces plaintes. Une décision similaire avait déjà été adoptée en 2017.

Médiateur

Le 28 mars 2019, le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, s'est plaint auprès du Service de Régulation d'une série de violations, par BAC, de sa licence d'exploitation de l'aéroport. Plus précisément, le Service de Médiation soutient que BAC ne respecte pas les articles 9, § 1er, 10 et 36 de la licence d'exploitation, en ne permettant pas l'accès aux installations aéroportuaires au personnel du Service de Médiation, en ne répondant pas aux demandes du Service de Médiation d'organiser une réunion de concertation sur la qualité des informations fournies, et en ne fournissant pas toutes les informations indispensables au bon fonctionnement du Service de Médiation, en particulier en ce qui concerne les changements à l'utilisation préférentielle des pistes.

Le 9 avril 2019, le Service de Régulation a entamé une mission de contrôle à ce sujet. Des demandes d'informations ont été adressées au Service de Médiation, ainsi qu'à BAC. Une décision devrait être en 2020.

La qualité à l'aéroport de Bruxelles-National

Rédaction des SLA « bussing » et « site internet Brussels Airport Company »

En 2019, le Service de Régulation a poursuivi son examen des chartes de qualités pour les passagers et les utilisateurs. Dans ce contexte, BAC avait l'obligation d'élaborer plus en détail des Service Level Agreement (SLA) pour l'indicateur de qualité (KPI) des « opérations bussing » et pour le KPI « clarté du site internet ». Après consultation des organisations représentatives des compagnies aériennes et de la direction générale Transport Aérien, BAC introduisit la demande d'approbation des SLA auprès du Service de Régulation.

Le SLA intégrant le KPI « Service Standard Bussing Operations », établi sur la base de la performance et de l'évolution (positive) attendue, a été approuvé. Le SLA pour le KPI « Qualité du site internet » (conformément à la définition ASQ) a été aussi approuvé sous condition d'ajouter un seuil minimal de satisfaction de 80%.



LES ACTIVITÉS FERROVIAIRES

Le Service de Régulation constitue l'autorité publique chargée d'assurer la surveillance du fonctionnement des marchés de services ferroviaires. A ce titre, elle s'assure que l'ensemble des opérateurs puissent accéder au réseau ferroviaire de manière équitable. Cette tâche suppose que le Service de Régulation ne soit pas uniquement une organisation passive mais bien au contraire prenne les initiatives utiles à la poursuite de cet objectif de surveillance. Dans cette partie du rapport annuel, le lecteur retrouvera une description des actions mises en œuvre durant toute l'année 2019 pour le secteur ferroviaire.

L'accès au réseau

La conformité du document de référence du réseau

La loi prévoit qu'Infrabel soumette chaque année, pour avis, au Service de Régulation, son projet de document de référence du réseau. Infrabel a ainsi communiqué, en octobre 2019, son projet pour le service de l'année 2021.

Le document de référence du réseau contient les caractéristiques de l'infrastructure qui est mise à la disposition des entreprises ferroviaires. Il précise les conditions d'accès à cette infrastructure. Enfin, il donne des informations relatives aux installations de services et aux modalités d'accès à celles-ci. Le Service de Régulation a examiné attentivement ce document et a transmis à Infrabel, dans son avis, trois observations principales sur ce projet et quelques remarques ou questions plus accessoires.

La première observation réitère une remarque de 2018. Elle concerne la distinction qu'Infrabel doit mettre en oeuvre entre sa mission de gestionnaire d'infrastructure et celle d'exploitant d'installations de service. Le Service de Régulation a exigé d'Infrabel qu'il rédige l'année prochaine un chapitre spécifiquement consacré aux installations de services. Dans ce cadre, le Service de Régulation a noté que la section consacrée aux protocoles locaux, qui définissent les conditions d'utilisation des faisceaux, ne faisait pas de distinction suffisamment claire entre les règles relatives à ceux-ci et celles relatives aux attributions de capacité. Le Service de Régulation a demandé à Infrabel d'apporter les corrections utiles et de supprimer certaines clauses non conformes au Code ferroviaire.

La deuxième observation majeure portait sur les processus des demandes et d'attributions de capacités d'infrastructure. Le Service de Régulation estima que le projet pilote « Time Tabling Redesign », destiné à repenser le système de demande et d'allocation de capacités ferroviaires au niveau international, devrait être plus longuement détaillé. Par ailleurs, le Service de Régulation constata que des modalités d'attribution de capacités, dans certaines circonstances, notamment lorsqu'il y a des travaux programmés, manquaient de clarté et n'étaient pas toujours conformes aux réglementations européennes.

La troisième observation principale porta sur le nouveau système de redevance mis en place par Infrabel afin de se conformer aux nouvelles dispositions européennes. Le Service de Régulation releva que certaines dispositions n'étaient pas strictement conformes à la législation ou manquaient de clarté. Il demanda donc à Infrabel de corriger ces non-conformités. Il a également initié des réunions avec le gestionnaire d'infrastructure afin de clarifier les modalités d'application des nouvelles dispositions européennes en la matière.

Le test d'équilibre économique

Depuis le 11 janvier 2019, le test d'équilibre économique est introduit dans la législation belge. Une méthodologie a été développée par le Service de Régulation conformément aux exigences du règlement d'exécution (UE) 2018/1795. Cette méthode englobe l'estimation de l'impact sur la rentabilité du contrat de gestion d'une manière absolue (via une analyse d'impact) et d'une manière relative (via une analyse des ratios). Un formulaire de notification a été développé et publié sur le site internet. En 2019, aucune demande de test n'a été introduite auprès du régulateur des transports.

Les redevances ferroviaires

Avis concernant le projet d'arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Le Service de Régulation a rendu un avis de non-conformité de certaines dispositions de l'arrêté royal avec, d'une part, le Code ferroviaire et, d'autre part, la réglementation européenne. Les principales observations concernaient tout d'abord la composition de la redevance d'accès qui ne font pas suffisamment la distinction entre le régime des règles applicables à l'infrastructure ferroviaire et celui applicable aux services et aux installations de service. En outre, le projet d'arrêté royal manquait de précision quant à l'autonomie et la compétence du Service de Régulation et celle du gestionnaire de l'infrastructure.

Les capacités

L'attribution des capacités en cas de travaux d'infrastructure (Décision D-2019-01-S)

Le 6 août 2018, le Service de Régulation reçut une plainte d'une entreprise ferroviaire. Cette entreprise estimait qu'elle subissait un grave préjudice économique à la suite de l'adaptation d'une procédure de sécurité, dénommée procédure S460. Le Service de Régulation a alors lancé la procédure de plainte et soumis son rapport d'enquête aux parties. Toutefois, en janvier 2019, l'entreprise ferroviaire procéda au retrait de sa plainte ce qui mit un terme à la procédure.

Mission de contrôle « Travaux »

Fin février 2019, le Service de Régulation a décidé de lancer une mission de contrôle de la planification du renouvellement et de l'entretien programmé et non programmé effectués par Infrabel. Cette mission de contrôle avait pour objectif de déterminer la manière dont les travaux et l'entretien sont organisés par Infrabel et d'identifier les problèmes et les points critiques potentiels. Dans une première phase, les entreprises ferroviaires ont été consultées afin de connaître leur vision sur l'organisation des travaux et de l'entretien par le gestionnaire de l'infrastructure. En outre, plusieurs réunions ont eu lieu avec le gestionnaire de l'infrastructure afin d'identifier les différents processus guidant la planification du renouvellement et l'entretien.

Mission de contrôle concernant la nouvelle procédure de répartition des capacités par Infrabel

Le Service de Régulation a constaté que la procédure de répartition des sillons appliquée par Infrabel est différente de celle prévue dans le document de référence du réseau 2020. Cette « nouvelle procédure » prévoit le gel de certaines demandes de capacités dans l'horaire de service et leur traitement seulement 10 semaines avant le jour officiel de l'utilisation. Ces demandes n'ont donc pas été traitées dans le cadre de la procédure de programmation en vue de l'établissement de l'horaire de service 2020. Prendre des décisions en matière de répartition des capacités constitue l'une des (deux) tâches essentielles du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. Il est dès lors crucial que cette tâche soit exercée dans le respect des exigences légales. C'est pourquoi le Service de Régulation a entamé le 3 octobre 2019 une mission de contrôle visant à vérifier si cette méthode est conforme au Code ferroviaire. Cette mission est toujours en cours.

Les centres de formation

Avis relatif aux centres de formation pour les conducteurs

La mission de contrôle des organismes de formation du personnel de bord entamée en 2017 s'est poursuivie en 2019, et ce, pour ce qui concerne les conducteurs de train. Cette mission de contrôle avait pour but de vérifier si les centres reconnus par l'autorité de sécurité (SSICF) qui proposent des formations aux conducteurs de train satisfont bel et bien à

certaines exigences légales du Code ferroviaire, telles que l'obligation de fournir un accès non discriminatoire à tout qui souhaite participer à la formation. De plus, les formations doivent être facturées à un prix raisonnable et non discriminatoire. Toutefois, le Code ferroviaire ne précise pas explicitement quelle entité est habilitée à contrôler ces exigences. C'est pourquoi le Service de Régulation a jugé opportun, de commun accord avec le SSICF, d'adresser un avis au SPF Mobilité dans lequel il est proposé de clarifier la législation sur ce point et d'attribuer explicitement la compétence concernée au Service de Régulation. Comme un consensus s'est rapidement dégagé sur cette question, l'avis adressé au SPF Mobilité n'a pas été officialisé davantage.

La compétence du Service de Régulation en matière de contrôle des centres de formation des conducteurs de train sera reprise explicitement dans le cadre de la transposition ultérieure du quatrième paquet ferroviaire dans le Code ferroviaire.



FERROVIAIRE

253



millions de passagers SNCB

En 2019, la SNCB a transporté 253 millions de passagers, soit une augmentation de 3,7% par rapport à l'année précédente. La croissance forte continue.

14.703.850



ton./km de fret acheminés en 2019

En 2019, le volume du fret transporté sur les rails a baissé de 1.94% par rapport à l'année dernière

780



million € revenus d'Infrabel via ses redevances

Cela permet à Infrabel de couvrir ainsi environ 2/3 de ses coûts de fonctionnement

14



entreprises ferroviaires actives sur le réseau belge

La majorité de celles-ci fut consultée en 2019 par le Service de Régulation

6



millions de passagers empruntant le train pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Pour la troisième année consécutive, une belle augmentation du nombre de passagers ferroviaires pour l'aéroport. Entretemps, plus d'un quart des passagers se rend en train à l'aéroport

3.602



km de longueur totale du réseau ferroviaire belge

cela constitue un status quo de la longueur totale du réseau ferroviaire

LES INSTALLATIONS DE SERVICE

L'accès aux installations de services constitue l'une des clefs pour pouvoir développer de nouveaux services ferroviaires. La directive 2012/34/UE fixe un cadre légal portant sur l'accès et l'information en matière d'installations de service associées aux marchés de transport ferroviaire. L'objectif général est pour les opérateurs ferroviaires d'écarter tout obstacle disproportionné à l'accès à ces services. La Directive 2012/34/UE confie aux régulateurs nationaux la mission de décider quant à d'éventuelles exceptions en matière d'accès aux installations de service.



INSTALLATIONS DE SERVICE



549

gares passager

108

gares marchandises

44

terminaux frets (dont les ports)

L'exploitation des gares : la séparation décisionnelle et organisationnelle de la SNCB

Le Service de Régulation a rendu en 2019 une décision dans le cadre de sa mission de contrôle en matière de séparation décisionnelle et organisationnelle de la SNCB.

Pour rappel, cette mission porte sur le respect des exigences de transparence, d'indépendance et de non-discrimination de la SNCB dans l'exercice de sa mission de gestionnaire de gares et de points d'arrêt. A la suite du rapport d'enquête du Service de Régulation, la SNCB a fait part de ses observations et a procédé à des adaptations de son entité en charge du traitement de l'accès aux installations de service. A l'analyse du rapport et des changements opérés, le Service de Régulation a décidé que :

- en l'état, la SNCB répondait aux exigences de transparence, d'indépendance et de non-discrimination dans le traitement de l'accès aux installations de service ;
- les indices et critères établis en matière de séparation décisionnelle et organisationnelle feront l'objet d'un contrôle régulier par le Service de Régulation afin de s'assurer de leur conformité aux exigences de l'article 9, §3 du Code ferroviaire.

Le statut des quais

Les quais font-ils parties des gares ferroviaires de voyageurs (installations de service) ou de l'infrastructure ferroviaire ?

La question s'est posée lors de la demande de décision préjudicielle portant sur l'interprétation de l'annexe II de la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012^[1] suite au litige portant sur la légalité des redevances exigées aux entreprises ferroviaires pour l'utilisation de quais à voyageurs dans des stations de chemins de fer.

En l'espèce, une entreprise ferroviaire autrichienne s'est plaint que ÖBB Infrastruktur (responsable aussi bien des gares que de l'infrastructure) lui facturait l'accès aux quais sur base des principes de tarification prévus pour les installations de service à savoir des coûts correspondant à la prestation de services majorés d'un bénéfice raisonnable et non ceux prévus pour l'infrastructure ferroviaire (reprises dans les prestations minimales) à savoir le coût directement imputable à l'exploitation ferroviaire.

L'interprétation de la Cour de Justice de l'UE

La directive définit « l'infrastructure ferroviaire » comme l'ensemble des éléments visés à l'annexe I. Dans cette annexe sont notamment repris les « quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ». Dès lors si les quais à voyageurs font partie de l'infrastructure ferroviaire, il s'ensuit nécessairement que leur utilisation relève^[2] de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Or, l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est comprise dans l'ensemble des prestations minimales^[3] qui doivent être fournies aux entreprises ferroviaires, par conséquent l'utilisation des quais relève également de ces prestations minimales. Comme le précise la Cour, cette interprétation est cohérente avec les objectifs de la directive 2012/34 qui visent notamment à améliorer l'efficacité du système ferroviaire afin de l'intégrer dans un marché compétitif, en stimulant la concurrence équitable dans le domaine de l'exploitation des services de transport ferroviaire et en assurant l'application du principe de la libre prestation de services au secteur ferroviaire.

L'ajout de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, en ce compris des quais à voyageurs, à l'ensemble des prestations minimales, favorise en effet les conditions d'accès des entreprises ferroviaires au marché du transport ferroviaire. Cette interprétation sera appliquée par le Service de Régulation dans d'autres dossiers.

^[1] Etablissant un espace ferroviaire unique européen.

^[2] Conformément au point 1, C de l'annexe II de la directive 2012/34.

^[3] Défini au point 1 de l'annexe II de la directive 2012/34.

L'action de communication aux exploitants des installations de service

Dans le règlement d'exécution 2017/2177, la Commission européenne a clarifié les règles applicables aux exploitants d'installations de service, surtout en ce qui concerne la transparence sur les conditions d'accès et l'accès non discriminatoire. Ainsi, les exploitants sont tenus d'établir une description de l'installation de service, dans laquelle doivent figurer les principales informations relatives à ladite installation de service. Ces données doivent également être communiquées au gestionnaire de l'infrastructure afin qu'il puisse les intégrer dans son document de référence du réseau.

Des contacts avec, entre autres, les ports ont révélé que de nombreux exploitants d'installations de service n'étaient pas au courant de ces règles. Forts de ce constat, le Service de Régulation et le gestionnaire de l'infrastructure ont rédigé ensemble une communication envoyée à toutes les firmes raccordées au réseau ferroviaire.

Suite à l'envoi de ce courrier, le Service de Régulation a reçu plusieurs questions de la part d'entreprises. La plupart de ces questions portaient sur la dérogation accordée aux firmes raccordées au chemin de fer qui utilisent la voie ferrée uniquement pour leur propre transport de marchandises. Le Service de Régulation a également pu constater qu'Infrabel a reçu plusieurs descriptions d'installations de service de la part d'exploitants et qu'elle les a intégrées dans son document de référence du réseau. Le Service de Régulation poursuivra cette mission en 2020.



LE MONITORING DES MARCHÉS RÉGULÉS

Le monitoring quantitatif des activités ferroviaires

Depuis 2007, le transport ferroviaire des marchandises est entièrement libéralisé. Le transport international de voyageurs a également suivi en 2010. Avec le quatrième paquet ferroviaire, qui se focalise sur l'ouverture du marché du transport intérieur de voyageurs, et le lancement d'une procédure d'attribution pour le contrat de service public, les marchés ferroviaires devraient, à quelques exceptions près, être dans les prochaines années complètement libéralisés.

L'objectif de ce mouvement de libéralisation mené par l'Europe est de créer un espace ferroviaire unique européen. Bien que d'importants monopoles aient été supprimés sur le réseau belge, force est de constater qu'il y a de facto peu d'évolution du

point de vue de la dynamique concurrentielle. L'opérateur historique occupe toujours une position dominante et il y a peu de « nouveaux entrants » majeurs. Ce constat n'est pas sans incidence sur l'attractivité et le développement de services de qualité. Sans nul doute, les causes sont multiples et peuvent être associées sans difficulté à des contraintes techniques, économiques ou opérationnelles.

Au travers de sa compétence d'analyse des marchés ferroviaires, le Service de Régulation souhaite suivre et analyser les développements du secteur. En 2019, le Service de Régulation a publié un rapport de **market monitoring**, disponible sur le site www.regul.be

Conclusion pour le transport ferroviaire de marchandises

Le secteur du transport suit généralement la croissance du PIB. Toutefois, le transport ferroviaire de marchandises connaît des variations plus fortes que les autres modes de transport, comme le transport routier. L'âpre concurrence sur un segment limité du marché (environ 18 % dans la répartition modale en Europe) joue un rôle important à cet égard. Ce constat transparaît également des chiffres belges. Après une croissance relativement importante en 2017, le transport ferroviaire de marchandises a enregistré un léger recul de 2,3 % en tonnes-kilomètres en 2018. L'interdiction d'application de la procédure S460 y a contribué dans une mesure très limitée, parce qu'Infrabel était tenu de travailler uniquement avec des coupures totales de lignes. En conséquence, plusieurs trains de marchandises ont dû être supprimés. Ce recul du transport ferroviaire a également fait en sorte que le modal split (environ 10 %) n'a pas évolué en sa faveur, malgré la redevance kilométrique dans le transport routier.

Cette baisse s'observe surtout dans les chiffres de l'opérateur historique, qui a enregistré un fléchissement de 3,7 %. Malgré la progression limitée des autres entreprises ferroviaires (environ 2 % en moyenne), le marché belge reste dominé par l'opérateur historique, qui a une part de marché de 71,6 %. De plus, 16,7 % du marché sont entre les mains d'opérateurs historiques étrangers.

Le transport ferroviaire de marchandises reste surtout concurrentiel sur les longues distances, notamment pour le transport intermodal (conteneurs). Notamment en raison de ces longues distances, on peut voir que le transport ferroviaire est surtout orienté à l'international. C'est dans ce contexte que les corridors de fret (Rail Freight Corridors) ont été créés. Naturellement, ces corridors et le fonctionnement du one-stop-shop ont permis une certaine forme d'harmonisation (ce qui facilite la réservation de sillons). Toutefois, on ne constate pas une hausse importante du volume du trafic de marchandises.

Ces tendances témoignent une nouvelle fois de l'âpre concurrence avec le transport routier et des 'problèmes' constatés au sein du secteur ferroviaire lui-même. Le total des coûts constitue naturellement une des causes principales. Les tarifs ont enregistré une très légère hausse ces dernières années. La flexibilité constitue également un aspect important. Naturellement, le rail ne sera (presque) toujours qu'un des moyens de transport utilisés pour un trajet. Pourtant, il est également nécessaire d'investir dans certains domaines, comme l'infrastructure utilisée par les entreprises ferroviaires pour des trains de 740 mètres (norme européenne). Enfin, la qualité reste également un aspect important, par exemple en termes de ponctualité. Celle-ci s'est encore dégradée pour atteindre environ 66 % en 2018.

Pour continuer à concurrencer les autres modes de transport, en tenant dûment compte des problèmes de congestion et environnementaux dans le secteur, il est nécessaire de travailler sur ces aspects. Le secteur lui-même doit fournir des efforts constants, par exemple pour améliorer les taux de chargement déjà en hausse. Et il est également de plus en plus

important de contribuer à accroître la fiabilité, les performances et la facilité d'utilisation, par exemple via la conclusion d'accords de coopération (de plus en plus fréquents).

Conclusion pour le transport ferroviaire de voyageurs

Le transport ferroviaire de voyageurs représente une part d'environ 8 % dans la répartition modale. Malgré cette part encore très restreinte, on constate une évolution positive. Ainsi, le nombre de voyageurs de la SNCB a augmenté pour passer à 243,9 millions ces dernières années, soit une hausse de 3,6 % en 2017 et 3,7 % en 2018. Cela représente une croissance dépassant légèrement celle du transport terrestre de voyageurs.

Le transport national de voyageurs, qui représente environ 81 % du nombre total de trains-kilomètres et 93 % du transport de voyageurs, a enregistré une progression du nombre de trains-kilomètres similaire de 2,7 % par rapport à 2017.

En revanche, le nombre de trains-kilomètres en transport international de voyageurs est resté plus ou moins inchangé en 2018 après la forte hausse de 2017. La SNCB a enregistré une légère croissance sur son segment international (+1,3 % de voyageurs). En revanche, THI Factory a reculé de 4,5 %. Seul Eurostar a connu une progression considérable en 2018. Ses trains-kilomètres ont progressé de 23,8 %. Sa part de marché est ainsi passée de 8,7 % à 10,8 %.

Pourtant, les effets de la libéralisation sont très limités. En moyenne, on n'a observé qu'une augmentation d'environ 3 % (conforme à la croissance normale du nombre de voyageurs). De plus, outre la SNCB et THI Factory – détenue par la SNCB et la SNCF, Eurostar est également détenue en partie par des opérateurs historiques (60 %). Il n'est donc pas simple d'accéder à ce marché. Les frais d'investissement élevés, les obstacles technologiques et les exigences d'interopérabilité et dispositions légales strictes en sont les causes.

Depuis 2019, le transport national de voyageurs est également libéralisé. Reste à savoir si, avec l'arrivée de Flixtrain (pour l'horaire de service 2021), ce segment sera le théâtre de grands changements. Pour que le transport national et international de voyageurs continue à progresser dans le futur et puisse concurrencer le transport routier notamment, il est nécessaire de continuer à améliorer la qualité du service. Or, la ponctualité s'est de nouveau dégradée l'an dernier pour atteindre 88,3 %.

Naturellement, des investissements en infrastructures (notamment en capacité) par Infrabel sont également nécessaires, tout comme des investissements dans du matériel roulant de qualité.

Le monitoring qualitatif des activités ferroviaires

Le Service de Régulation veille dans le cadre de ses missions à préserver l'intérêt général, veille au respect des intérêts des usagers, procède à la surveillance des marchés et fourni des avis. Afin de mener à bien ces missions, il procède à une consultation des différentes entreprises ferroviaires, en tenant compte des différents points de vue concernant ces marchés ferroviaires.

En 2019, le Service de Régulation a rencontré plusieurs entreprises ferroviaires actives dans le transport des marchandises ainsi que dans le transport des voyageurs.

Un thème a toujours été mis en avant par les entreprises ferroviaires, à savoir les travaux sur le réseau, la communication et la coordination à cet égard et l'impact sur la capacité. Officiellement, aucun sillon n'a en 2019 été refusé pour cause de saturation. Toutefois, suite notamment à des problèmes de capacité, certaines demandes de capacités ont été gelées

dans l'horaire de service et n'ont été traitées par le gestionnaire de l'infrastructure que 10 semaines avant l'utilisation officielle. De plus, sur plusieurs tronçons de ligne, dont la jonction Nord-Midi, le taux d'occupation est très élevé pendant les heures de pointe.

Ce haut taux d'occupation est aussi influencé par les travaux à réaliser. En principe, une capacité suffisante est garantie pendant ces travaux via des itinéraires de déviation alternatifs. Toutefois, il y a eu en 2019 quelques cas spécifiques où des travaux étaient en cours à la fois sur l'itinéraire principal et sur l'itinéraire alternatif. C'est notamment dans ce contexte que le Service de Régulation a décidé, fin février 2019, de lancer une mission de contrôle de la planification du renouvellement et de l'entretien programmé et non programmé effectués par Infrabel. Cette mission de contrôle n'est pas encore terminée, mais un des points critiques déjà identifiés est la consolidation insuffisante (au niveau national).

Dès la planification des travaux 2020, une attention particulière a été accordée au maintien d'itinéraires de déviation. Corrélativement, la décision déléguée 2017/2075 impose déjà des règles plus strictes en matière de consultation et de publication des travaux.

Le monitoring de l'aéroport de Bruxelles-National

Comme d'autres secteurs dans les transports, l'aviation est fortement influencée par la croissance économique et les flux commerciaux futurs. En outre, l'aviation est également un moteur essentiel de l'économie. En l'Europe, selon la Commission Européenne, on s'attend à ce que l'aviation augmente d'environ 5 % par an jusqu'en 2030. BAC prévoit une augmentation de 3,8 % de passagers par an et de 4,7 % de fret par an pour les 20 prochaines années pour le secteur, et respectivement 2% et 2,5% pour l'aéroport lui-même. C'est également le cas ces dernières années pour Brussels Airport, où le nombre de passagers est passé à 25 675 939 en 2018, soit une augmentation de près de 50 % par rapport à 2010.

Le volume des marchandises transportées a également légèrement augmenté ces dernières années pour atteindre 543 493 tonnes en 2018. Si l'évolution attendue se produit, le secteur européen de l'aviation – sans ajustements supplémentaires – connaîtra une pénurie de capacité qui pourrait atteindre 12 % d'ici 2035. En tant qu'aéroport, il est donc important d'investir dans les infrastructures nécessaires pour stimuler la croissance, mais aussi pour rendre l'aéroport plus attractif afin de pouvoir concurrencer les autres aéroports. Après tout, Brussels Airport doit faire face à la concurrence des aéroports environnants, tels que Charleroi et Eindhoven, pour les passagers locaux et de grands hubs aéroportuaires, comme Amsterdam Schiphol, pour les passagers en correspondance. Avant tout, Brussels Airport est un véritable « originating & destination airport », avec une part de plus de 80% dans cette catégorie. Toutefois, le nombre de passagers en correspondance a également augmenté ces dernières années en raison du produit de correspondance que Brussels Airlines avait mis au point, en mettant l'accent sur les compagnies aériennes africaines, un marché encore susceptible de croître. L'avenir exact de l'aéroport dépendra bien sûr de divers facteurs. Ceux-ci sont souvent liés à des tendances déjà visibles dans le secteur. Il s'agit du coefficient de charge, mais surtout de la taille des nouveaux avions – et des installations pour les recevoir – mais aussi des développements technologiques et de la rapidité avec laquelle ils peuvent se développer (par exemple pour pouvoir faire face au problème de la hausse du prix du kérosène).

Un autre facteur résulte de la tendance actuelle/future des consolidations sur le marché. Le home carrier de Brussels Airport – un acteur très important pour l'aéroport – est ainsi entièrement intégré dans le groupe Eurowings. Cela pourrait avoir des conséquences pour l'aéroport en tant que hub, des conséquences qui devront être déterminées à l'avenir. Bien sûr, les pouvoirs publics ont également un rôle important à jouer dans l'avenir de l'aéroport dans le contexte, entre autres, des restrictions de capacité et des normes en matière de bruit, mais aussi – à la lumière des développements récents – dans celui d'une éventuelle future politique climatique pour l'aviation. De manière générale, on peut dire qu'en dépit de la



LES ACCORDS DE COOPÉRATION ET LA PRÉSENCE INTERNATIONALE

Les accords de coopération avec l'autorité responsable des licences et le SSICF

En exécution de la Directive européenne 2012/34/UE, la législation nationale prévoit que le Service de Régulation coopère étroitement avec l'autorité responsable des licences et l'autorité nationale de sécurité (SSICF). Elle dispose plus particulièrement que ces trois organes doivent élaborer ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire.

En 2019, la concertation avec le SSICF avait comme objets principaux l'ERTMS, les centres de formation et la procédure S460.

Thessaloniki Forum – Airport Regulators Working Group on Market Power Assessments

En 2019, les travaux du groupe de travail du Thessaloniki Forum sur la « Benchmarking Airport Charges Level » et la « Remedies for ISA's to address potential misuse of significant market power by airport operators » se sont clôturés par l'adoption de 2 documents en la matière.

European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

L'ENRRB est l'espace de rencontre entre tous les régulateurs ferroviaires européens sous la présidence de la Commission européenne. Lors de ses réunions, les organismes de contrôle européens partagent leurs expériences et leurs meilleures pratiques. Le réseau conseille en outre la Commission européenne pour la préparation de mesures d'exécution, telles les différentes mesures qui doivent être prises par la Commission dans le cadre de la Directive 2012/34. Ainsi, l'accent fut mis sur le TTR (Time Table Reform) et les installations de service.

IRG-Rail

Depuis décembre 2013, le Service de Régulation est un membre à part entière du « Independent Regulator's Group – Rail » (IRG-Rail), un réseau d'organismes de contrôle indépendants de 31 pays européens. Ce forum d'échange est notamment assisté par six groupes de travail spécifiques. Ce forum constitue à la fois une plateforme pour l'échange des meilleures pratiques, mais aussi un espace où la coordination multilatérale reste possible dans un contexte où le nombre sans cesse croissant de tâches sont attribuées aux régulateurs. Le Service de Régulation exerce le rôle du *co-chair* dans le groupe de travail « charges ». En plus, le Service de Régulation assure la vice-présidence (suivi par la présidence en 2020). En tant que vice-président, le Service de Régulation a participé activement aux rencontres de différents stakeholder ferroviaires.

Les activités en 2019 des différents groupes de travail peuvent résumées comme suit:

Legal Developments

En 2019, le groupe de travail *d'IRG-Rail* sur les développements législatifs a examiné les questions juridiques que pose le projet d'RNE « Redesign of the International Timetabling Process » et a échangé à ce sujet avec la Commission. Le groupe de travail a également travaillé, notamment, sur la classification des installations de service. Le Service de Régulation a participé à ces travaux en prenant part à des réunions de travail et en contribuant à la préparation de différents textes.

Access

Le groupe de travail Access a continué en 2019 son travail sur le développement du projet TTR et ses pilotes. Le monitoring de ce projet se poursuivra à la lumière de la mise à jour de l'annexe VII de la Directive 2012/34/UE visant à améliorer la base légale des projets pilotes TTR.

Le groupe Access a également travaillé à l'identification et à l'élaboration d'une liste de KPIs permettant de mieux comprendre la performance de chaque corridor. Ce travail se poursuivra en 2020 en collaboration avec NexBo et RNE. Enfin en partenariat avec le groupe Charges, le groupe Access a mené une enquête sur les infrastructures saturées soulignant les critères de priorité employés et les redevances de capacité demandées en Europe.

Market Monitoring

L'IRG-Rail Market Monitoring Working Group a été créé en tant que plateforme de collaboration entre régulateurs et de partage de 'meilleures pratiques' pour la collecte et l'analyse de données. Une des principales tâches du groupe de travail consiste à élaborer un rapport annuel de suivi du marché.

En 2019, l'IRG-Rail Market Monitoring Working Group a rédigé son huitième IRG-Rail Market Monitoring Report relatif à l'année civile 2018. Le rapport donne un aperçu des développements du marché dans le secteur du point de vue économique et opérationnel. Le rapport s'est concentré sur : (i) la situation concurrentielle sur le marché du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, (ii) les entraves à l'accès au marché et (iii) la concurrence directe sur le marché du transport de voyageurs.

Access to service facilities

En 2019, les travaux du groupe de travail « Access to Service Facilities » se sont essentiellement focalisés sur le suivi du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire. Le groupe de travail a notamment publié un document dans lequel sont analysées les expériences des organismes de contrôle en matière d'octroi de dérogations à ce règlement d'exécution. Le développement du portail commun pour les installations de service, mis en place sous la supervision de la Commission européenne, a également été suivi de près. L'attention a également été portée sur les modifications à apporter aux documents de référence du réseau

des différents gestionnaires de l'infrastructure suite à cette nouvelle réglementation. En outre, ce groupe de travail, à l'instar d'autres groupes de travail, a également discuté de l'impact du projet TTR et de l'arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-210/18, et ce, en se focalisant sur l'impact des deux affaires sur les installations de service.

Charges

Le groupe de travail *Charges co-présidé* par un représentant du régulateur belge a présenté à l'assemblée plénière d'IRG Rail deux rapports qui ont été publiés sur le site d'IRG Rail.

Le premier rapport établit une comparaison des coûts des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire et de leur financement. Ce financement est assuré par les redevances que le gestionnaire d'infrastructure perçoit des entreprises ferroviaires et par les subsides qu'il reçoit de l'Etat ou des institutions européennes. Ce rapport compare aussi la répartition de ces coûts par type de dépenses. Ce document montre une grande variété de niveau de coûts, de subsides et de redevances entre les pays d'IRG Rail.

Le deuxième rapport présenté par le groupe de travail porte sur les redevances d'annulation ou de modification des sillons réservés par les entreprises ferroviaires. Ce second rapport décrit les pratiques des pays membres pour établir ce type de redevance et compare les niveaux de ceux-ci.

Par ailleurs, le groupe de travail *Charges* a apporté son support au groupe de travail *Access* pour la rédaction d'un rapport sur la congestion de l'infrastructure ferroviaire en analysant les redevances qui pouvaient exister afin de réguler les congestions des infrastructures ferroviaires.

Enfin, le groupe de travail *Charges* a commencé à rédiger un rapport sur les redevances payées par les entreprises ferroviaires pour les services passagers internationaux. Le groupe a pu rassembler des données sur plus de 150 routes ferroviaires internationales qui montrent une grande diversité de situations et de niveau de redevances, parfois pour le même type de service. Ce rapport sera finalisé cet été et présenté à l'assemblée plénière d'automne 2020 d'IRG Rail.

Charges for Service Facilities

Le groupe de travail *Charges for Services Facilities* a présenté trois rapports à l'assemblée plénière d'IRG Rail.

Le premier rapport porte sur les principes qui doivent présider à l'établissement des redevances sollicitées par les exploitants d'installations de services ferroviaires en conformité avec la législation européenne. Cette législation précise que ces redevances ne peuvent dépasser le coût généré par ces prestations de services majoré d'un bénéfice raisonnable. Il existe bien évidemment différentes méthodes d'établissement de ces coûts et de calcul du bénéfice raisonnable qui sont examinées dans ce papier.

Le deuxième rapport analyse les méthodes d'établissement des redevances pour l'accès aux gares par les entreprises ferroviaires. Le rapport présentait également une comparaison du niveau de ces redevances par pays et par type de gare. Le troisième rapport traite des installations de maintenance ferroviaire. Le rapport note une telle diversité de type d'installations de maintenance qu'il est très difficile d'établir une comparaison entre celles-ci.

Enfin, le groupe de travail a organisé en décembre 2019 un colloque sur la décision prise par la Cour de Justice de l'UE relative aux quais dans les gares qui appartiennent, selon la Cour, à l'infrastructure ferroviaire. Ils ne peuvent plus être considérés comme une installation de service ; ce qui modifie la façon dont la redevance pour l'accès à ces quais peut être établie.

Règlement 913/2010 - Corridors ferroviaires européens

Le Règlement 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif a mis en place neuf corridors de fret. Le Service de Régulation est directement concerné par trois de ces neuf corridors, à savoir le Corridor 1 (Corridor Rhin-Alpes), le Corridor 2 (Corridor Mer du Nord – Méditerranée) et le Corridor 8 (Corridor Mer du Nord – Baltique). L'article 20 de ce Règlement confie les missions suivantes aux organismes de contrôle :

- surveiller la concurrence sur le corridor ;
- assurer un accès non discriminatoire au corridor ;
- jouer le rôle d'organisme de recours.

Pour accomplir ces tâches, ils sont tenus de collaborer avec les autres organismes de contrôle et échanger les informations utiles. Dans ce contexte, pour chacun des trois corridors dans lesquels il est impliqué, le Service de Régulation a conclu un accord de coopération avec les autres organismes de contrôle.

En outre, le Service de Régulation suit de près les développements liés à ces trois corridors, notamment en assistant à des réunions des comités de gestion et des groupes consultatifs et à des rencontres avec les différents guichets uniques des corridors (Corridor One-Stop-Shops). Pour le Corridor 2, le Service de Régulation constitue en sus le représentant de l'ensemble des organismes de contrôle (Royaume-Uni, France, Pays-Bas, Luxembourg et la Suisse) au sein des différentes instances exécutives.