



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

Avis n° A-2021-03-S concernant la proposition de tarif de dépassement

Sommaire

1. Objet	3
2. Base légale	3
3. Description de la structure tarifaire et des produits	4
3.1. Description : structure de la formule tarifaire	4
3.2. Description : redevance d'accès	4
3.3. Description : redevance d'utilisation	5
4. Analyse.....	7
4.1. Produits.....	7
4.1.1. Produits : subdivision	8
4.1.2. Produit : contrôlabilité et caractère contraignant	12
4.1.3. Produit : efficacité.....	13
4.1.4. Produit : procédure d'attribution	14
4.2. Tarif : la redevance d'accès	17
4.3. Tarif : la redevance d'utilisation.....	18
4.3.1. Composante tarifaire des points de récompense.....	18
4.3.2. Principe du tarif (points) de dépassement.....	23
5. Avis.....	28

1. Objet

Le 15 février 2021, le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National - ci-après dénommé le Service de Régulation - a reçu une demande d'avis de la part d'Infrabel concernant le tarif de dépassement, un nouveau tarif qu'Infrabel souhaite introduire pour certaines voies de faisceaux à partir de l'horaire de service 2023. L'objectif est de réduire les occupations trop longues de voies de faisceaux jugées importantes sur le plan opérationnel et d'encourager une utilisation plus efficace des capacités. Pour ce tarif, un certain nombre de test cases ont été effectués, où la structure tarifaire a été simulée sans impact financier effectif pour les entreprises ferroviaires - ci-après abrégées EF.

La demande d'avis d'Infrabel n'a porté que sur le taux de dépassement. Toutefois, il n'est pas possible d'isoler un seul élément dans une structure tarifaire. Les différents éléments d'un tarif sont liés entre eux et forment une structure intégrée. C'est pourquoi la structure tarifaire complète pour les faisceaux et les produits sous-jacents est traitée dans le présent avis.

L'analyse examine si la structure tarifaire proposée, les produits sous-jacents et les formules tarifaires sont conformes à la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire - ci-après le Code ferroviaire - et à ses arrêtés. L'accent est mis sur le respect du principe de non-discrimination prévu à l'article 49, §1^{er} du Code ferroviaire : « ...L'exploitant d'installation de service détermine et perçoit de manière non discriminatoire les rétributions d'utilisation des installations de service, conformément au présent Code et ses arrêtés d'exécution. Ils les affectent au financement de leurs activités... »

Dans un premier temps, le présent avis ne portera que sur la structure tarifaire des faisceaux et des produits sous-jacents. S'il s'avère qu'elle est conforme à la réglementation, une analyse du montant de la redevance¹ et de la soutenabilité pour le secteur² sera réalisée. Toutefois, si des ajustements sont proposés, ils ne seront traités qu'à un stade ultérieur.

2. Base légale

Le présent avis est donné par le Service de Régulation au titre de sa mission de conseil, conformément à l'article 62, §2 du Code ferroviaire, plus précisément le point : 1° [il] donne des avis motivés et soumet des propositions.

¹ Article 51 du Code ferroviaire

² Article 15 de l'AR sur la redevance d'infrastructure

3. Description de la structure tarifaire et des produits

Dans cette section, le Service de Régulation donne un aperçu de la structure tarifaire des faisceaux et des produits y afférents.

3.1. Description : structure de la formule tarifaire

Sur le plan opérationnel, et plus spécifiquement en ce qui concerne la réservation, l'accès à un faisceau et son utilisation sont liés. Une entreprise ferroviaire n'aura pas accès à un faisceau si elle ne dispose pas de voies à utiliser.

Cependant, d'un point de vue tarifaire, ces deux éléments sont totalement indépendants l'un de l'autre : le calcul du tarif peut être scindé en une redevance d'accès et une redevance d'utilisation.

La formule tarifaire suivante est d'application : ***tarif pour les faisceaux = redevance d'accès + redevance d'utilisation.***

3.2. Description : redevance d'accès

Infrabel demande un tarif forfaitaire de 31,34 EUR par entrée dans un faisceau ; c'est une redevance d'accès totalement indépendante de l'utilisation et de la durée d'occupation des voies. Ainsi, il se peut qu'une EF occupe plusieurs voies d'un faisceau pendant plus d'un mois sans effectuer d'entrée payante. La redevance d'accès s'applique uniquement au segment des parcours à charge³ ; les parcours à vide sont exemptés. Les parcours à vide concernent :

- les parcours de locomotives simples ou de groupes de locomotives qui n'assurent aucune traction ;
- le trajet supplémentaire des trains : train de voyageurs vide ou locomotive simple portant le même numéro que le train de voyageurs, le train de marchandises ou le train technique dont il a assuré ou assurera la traction.

³ Document de référence du réseau 2022, p. 85

		Parameters	
BR - LR	Vervoerstype	Totale kost toegang tot de dienstvoorziening	Totale kost diensten verleend in dienstvoorzieningen
BR	Reizigersvervoer (HkvOdv, HkvNOdv, Hst)	X	X
	Goederenvervoer (Hkm)	X	X
	Overige treinen (HkvOther/HkmOther)	X	X
	Toeristische organisaties (HkvTo/HkmTo)		
LR	Reizigersvervoer (HkvOdv, HkvNOdv, Hst)		X
	Goederenvervoer (Hkm)		X
	Overige treinen (HkvOther/HkmOther)		X
	Toeristische organisaties (HkvTo/HkmTo)		

Met BR= beladen ritten en LR= losse ritten (voor toelichting zie de RDEI 441 – De treinen).

Tarif d'entrée dans les faisceaux = 31,34 EUR entrée/faisceau

3.3. Description : redevance d'utilisation

L'entreprise ferroviaire doit réserver les voies qu'elle entend utiliser dans le faisceau. Il y a deux régimes possibles à cet effet. D'une part, la réservation à long terme de capacités locales et, d'autre part, les voies « opérations ».

Les principes à suivre pour la réservation de capacités locales à long terme et pour les voies « opérations » sont définis dans le document de référence du réseau 2022, p. 63 :

- Les **voies réservables pour une longue période** (ci-après : VLP) *sont attribuées, dans la mesure du possible, à l'entreprise ferroviaire pour la première période d'application de l'horaire de service. L'attribution de ces voies est reconduite automatiquement pour les périodes d'application suivantes de l'horaire de service, sauf si une autre entreprise ferroviaire (notamment, une nouvelle entreprise ferroviaire ou une entreprise ferroviaire existante assurant un nouveau trafic) demande également d'y accéder.* »
- **Les voies « opérations »** (ci-après : VO), qui sont accessibles à l'entreprise ferroviaire pour une période limitée, ne sont pas réservables. L'annexe F.1 présente la durée maximale d'occupation pour ce type de voies.

Les deux régimes sont gratuits : Infrabel ne demande actuellement aucune redevance pour l'utilisation et l'occupation des VLP et des VO.

À partir de l'horaire de service 2023, Infrabel souhaite appliquer le concept du tarif de dépassement pour une partie des VO. Les EF sont autorisées à utiliser ces voies gratuitement pendant une période strictement définie ; si cette période est dépassée, un tarif (lisez : malus) doit être payé pour chaque heure supplémentaire.

Ce tarif s'appliquerait à tous les segments, à l'exception des trajets touristiques.

		Paramètres
PAC - PAV	Type de trafic	Tarif de dépassement
PAC	Transports voyageurs (HkvOsp, HkvNOsp, Hst)	X
	Transports marchandises (Hkm)	X
	Autres trains (HkvOther/HkmOther)	X
	Associations touristiques (HkvAt/HkmAt)	
PAV	Transports voyageurs (HkvOsp, HkvNOsp, Hst)	X
	Transports marchandises (Hkm)	X
	Autres trains (HkvOther/HkmOther)	X
	Associations touristiques (HkvAt/HkmAt)	

Avec PAC = parcours à charge et PAV = parcours à vide

Infrabel propose deux formules possibles dans sa demande d'avis ; elles sont expliquées ci-dessous. Pour les trois premières années d'application, il est prévu d'appliquer les pourcentages d'abattement suivants :

	Horaire de service	Abattement
1 ^{ère} année d'application	2023	75 %
2 ^e année d'application	2024	50 %
3 ^e année d'application	2025	25 %

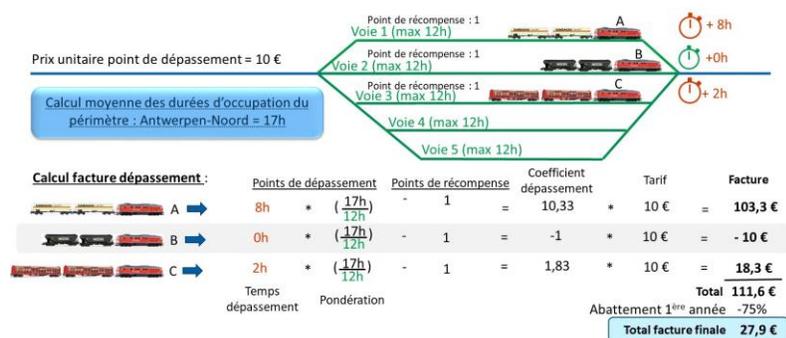
Formule 1 : point de récompense pour toute utilisation d'une voie « opérations ».

Tarif de dépassement = prix unitaire* (points de dépassement-points de récompense)

où :

- prix unitaire : tarif/heure (10 EUR)
- points de dépassement : (nombre d'heures de dépassement par rapport à la durée maximale* (moyenne pondérée des durées maximales d'utilisation de tous les faisceaux/durée maximale d'utilisation de ce faisceau))
- points de récompense : égal à 1 par occupation de la voie.

Le tarif total est égal à la somme de tous les tarifs de dépassement. Ce tarif est mis à zéro s'il est négatif au moment de la facturation, c'est-à-dire à la fin du mois.



Formule 2 : point de récompense en cas de non-dépassement de la durée maximale.

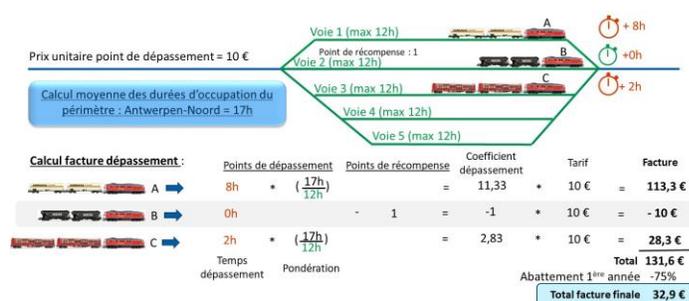
Tarif de dépassement en cas de dépassement de la durée = prix unitaire*(points de dépassement)

Tarif de dépassement en cas de respect de la durée = prix unitaire*(points de récompense)

où :

- prix unitaire : tarif/heure (10 EUR)
- points de dépassement : en cas de dépassement de la durée sur une voie (nombre d'heures de dépassement par rapport à la durée maximale* (moyenne pondérée des durées maximales d'utilisation de tous les faisceaux/durée maximale d'utilisation de ce faisceau))
- points de récompense : en cas de respect de la durée, un point est égal à 1 par occupation de la voie.

Le tarif total est égal à la somme de tous les tarifs de dépassement. Ce tarif est mis à zéro s'il est négatif au moment de la facturation, c'est-à-dire à la fin du mois.



4. Analyse

L'analyse du Service de Régulation part des deux produits que sont les voies « opérations » et les voies réservables pour une longue période. Le Service de Régulation analyse les aspects suivants des produits (section 4.1.) : la subdivision ; la contrôlabilité et le caractère contraignant ; l'efficacité et la procédure d'attribution.

Ensuite, il se penchera sur le système tarifaire en étudiant la redevance d'accès (section 4.2.) puis la redevance d'utilisation (section 4.3.).

4.1. Produits

Comme expliqué plus haut, les voies de faisceaux peuvent être subdivisées en deux produits distincts, d'une part « les voies opérations (VO) » et d'autre part les « voies réservables pour une longue période (VLP) ». Cette section examine comment distinguer ces produits entre eux et comment ils se subdivisent

ensuite, dans quelle mesure ils sont assortis d'un caractère contraignant, s'ils sont efficaces et si les procédures d'attribution sont complètes.

4.1.1. Produits : subdivision

Les produits VO et VLP divisent les voies de faisceaux à attribuer aux EF en deux groupes. En outre, pour les voies opérations, une distinction est opérée en fonction de la durée d'occupation et entre un régime payant et un régime non payant. En fonction du faisceau, la durée maximale d'occupation autorisée en nombre d'heures peut varier, allant par exemple de 12h ou 24h à 72h... Dans un nombre limité de cas, un tarif supplémentaire est prévu, via le tarif de dépassement, lorsqu'une EF dépasse la durée d'occupation prévue.

L'analyse ci-dessous examine sur base de quels critères les décisions liées aux produits sont prises.

4.1.1.1.Subdivision : produit VLP ou VO

Une même activité, telle que le triage, est reprise dans les deux produits, qui ont chacun leur propre cadre tarifaire. Une EF qui souhaite effectuer un triage peut le faire via le produit VLP ou VO. Les activités d'une EF sont généralement liées à certains faisceaux, compte tenu du fonctionnement opérationnel et commercial. Ces faisceaux ne peuvent pas être simplement échangés contre un autre. La subdivision des voies entre les deux produits a un impact économique sur les EF : si, dans un faisceau, toutes les voies sont transférées du produit VLP au produit VO, les EF sont soumises à un autre tarif et elles doivent s'organiser différemment. Ces décisions liées aux produits peuvent avoir un impact sur la position concurrentielle d'une EF. Puisqu'une même activité peut être classée aussi bien en VLP qu'en VO, il est nécessaire qu'Infrabel puisse justifier cette subdivision par des critères objectifs afin de respecter l'exigence de non-discrimination prévue à l'article 49 §1^{er} du Code ferroviaire : « ...L'exploitant d'installation de service détermine et perçoit de manière non discriminatoire les rétributions d'utilisation des installations de service, conformément au présent Code et ses arrêtés d'exécution. »

Le DRR 2022⁴ indique que la subdivision des voies de faisceaux en VLP et VO se fait sur la base d'une concertation avec le secteur : « *Infrabel offre la possibilité aux entreprises ferroviaires d'exprimer leurs commentaires sur la liste F.1, et notamment sur le statut accordé aux voies de faisceau, lors de discussions collégiales ou bilatérales entre Infrabel et les entreprises ferroviaires. Infrabel adaptera les statuts des voies ou la durée maximale d'occupation des voies « opérations » si elle en a la possibilité et en informera les entreprises ferroviaires le plus tôt possible par e-mail et sur son site internet.* »

⁴ DRR 2022, section 7.3.4.6.1 : Introduction des demandes de capacités locales

En outre, le DRR 2022 prévoit une procédure selon laquelle les VLP sont modifiées en VO en cas de demandes concurrentes de VLP lorsque les alternatives proposées ne sont pas acceptées⁵: « *Infrabel formule autant de propositions alternatives qu'il lui est possible en fonction de sa capacité disponible. Si au minimum deux entreprises ferroviaires concernées rejettent la ou les proposition(s) alternative(s) d'Infrabel, alors Infrabel rejette la demande, en informe les entreprises ferroviaires et l'organe de contrôle et la voie concernée devient une voie « opérations » pour tout l'horaire de service concerné.* »

Il ressort des éléments ci-dessus que le classement d'une voie de faisceau dans le produit VO ou VLP ne repose pas sur des caractéristiques techniques ou des paramètres opérationnels. La catégorisation résulte de la concertation avec les EF ou de la procédure de coordination.

1825	Liefkenshoek	18251	219	21427	585	SUP/VLP	IB	0	
1825	Liefkenshoek	18251	218	21428	567	SUP/VLP	IB	0	
1825	Liefkenshoek	18251	217	21429	626	SUP/VLP	IB	0	
1825	Liefkenshoek	18251	216	4639	700	PS/VO	12	IB	0
1825	Liefkenshoek	18251	215	21430	721	PS/VO	12	IB	0
1825	Liefkenshoek	18251	214	21431	686	PS/VO	12	IB	0
1825	Liefkenshoek	18251	213	21432	754	PS/VO	12	IB	0
1825	Liefkenshoek	18251	212	21433	661	SUP/VLP	IB	0	
1825	Liefkenshoek	18251	211	21434	688	SUP/VLP	IB	0	

(Faisceau de Liefkenshoek)

Cas Liefkenshoek : dans le faisceau de Liefkenshoek, une partie des voies est attribuée au produit VLP (en rouge) et une autre partie au produit VO (en jaune). L'annexe F1 : Équipements techniques du DRR 2022 indique que, dans le faisceau, toutes les voies ont les mêmes équipements techniques. On ne sait donc pas clairement sur quels éléments Infrabel s'est basée pour déterminer le nombre de voies d'un faisceau qui est repris dans un produit, ni comment ces voies ont été sélectionnées. Classer les voies de faisceaux dans les deux produits se fait de manière arbitraire et ne peut être justifié sur la base de critères techniques ou de paramètres objectifs.

En outre, cette subdivision n'est pas permanente : une VLP peut être transformée en une VO en cas de demande concurrente. Le fait qu'une demande concurrente puisse entraîner la modification du produit indique que la répartition entre produits n'est pas déterminée sur la base de critères fixes. Le fait que des voies puissent être reprises sous un autre produit de cette manière suscite un sentiment d'incertitude pour le secteur.

Constatation : le Service de Régulation constate qu'une activité telle que le triage peut faire l'objet des deux produits et que la subdivision en produits peut avoir un impact sur le marché. La subdivision en produits n'est actuellement pas justifiée par des raisons objectives telles que des critères techniques ou une analyse opérationnelle.

Afin d'éviter le moindre risque de discrimination, il convient de fonder la classification et le changement de catégorie sur des critères objectifs et de les publier par souci de transparence.

⁵ DRR 2022, section 7.3.4.6.7 : Procédure de coordination

4.1.1.2. Subdivision : VO avec tarif de dépassement ou sans tarif de dépassement

Dans le produit « voies opérations », il y a des faisceaux auxquels s'applique un tarif de dépassement et d'autres pour lesquels ce n'est pas le cas. Cela implique que différents tarifs s'appliquent à une même activité, telle que le triage, dans un même produit. Comme indiqué dans la section précédente, une EF ne peut pas changer de faisceau comme bon lui semble. Si une EF utilise un faisceau avec VO sans tarif de dépassement, qui passe soudainement à un faisceau avec tarif de dépassement, cela peut avoir un impact négatif sur sa position concurrentielle. L'EF peut, dans certains cas, être confrontée à un tarif plus élevé. Compte tenu du principe de non-discrimination prévu à l'article 49, §1^{er} du Code ferroviaire, Infrabel doit appliquer des critères objectifs pour déterminer les faisceaux soumis à un tarif de dépassement.

Dans son courrier du 15/02/2021, Infrabel a indiqué que les voies « opérations » avec tarif de dépassement ont été sélectionnées en concertation avec les EF : « *Sur la base des discussions avec les entreprises ferroviaires, les faisceaux dans lesquels le plus de problèmes d'occupation sont rencontrés sont les 5 faisceaux du POC d'Anvers-Nord, le faisceau Ramskapelle à Zeebruges et le faisceau Anvers-Sud (Antwerpen-Zuid). Ce tarif ne serait appliqué qu'à ces trois périmètres lors du lancement du tarif.* »

En d'autres termes, la sélection des faisceaux soumis au tarif de dépassement n'est pas basée sur des caractéristiques techniques, des paramètres bien définis ou une activité spécifique. On ne voit donc pas clairement pourquoi le tarif de dépassement devrait s'appliquer aux cinq faisceaux d'Anvers Nord, mais pas au faisceau de Liefkeshoek.

Constatation : le fait que, dans un faisceau, les voies opérations soient payantes ou non a un impact sur la position concurrentielle des acteurs du marché. Une même activité peut être classée aussi bien dans une VO payante que dans une VO non payante. Toutefois, le Service de Régulation constate que cette évaluation ne se base pas, à l'heure actuelle, sur un critère technique ou une analyse opérationnelle, mais résulte d'une concertation avec les EF.

Afin d'éviter le moindre risque de discrimination, il convient de fonder la décision de l'application ou non d'un tarif de dépassement sur des critères objectifs et de les publier par souci de transparence.

4.1.1.3. Subdivision : différenciation des VO en fonction de la durée d'occupation

La durée maximale d'occupation est déterminée par faisceau auquel le produit voie « opérations » s'applique. Pour une même activité, telle que le triage, elle peut être de 12h, 24h, 72h... selon le faisceau. La durée est, pour la VO payante, un paramètre tarifaire en plus d'une caractéristique du produit. Tant qu'elle n'est pas dépassée, la gratuité est appliquée. Elle fait également partie de la formule où elle détermine le poids d'un point de dépassement. Si la durée change, cela peut se traduire par un autre tarif pour les EF. Comme indiqué précédemment dans cette section, les EF ne peuvent changer de faisceau comme bon leur semble. Par conséquent, la durée a un impact sur la situation économique et peut

influencer la position concurrentielle sur le marché. Pour cette raison, il est indiqué qu'Infrabel utilise des critères objectifs pour déterminer les VO payantes et non payantes.

Il ressort de la DRR 2022 et de la correspondance échangée avec Infrabel que la durée maximale d'occupation des voies « opérations » peut être déterminée de 4 manières différentes.

- La DRR 2022 indique dans la section 7.3.4.6.1. « Introduction des demandes de capacités locales » que la durée maximale d'occupation des voies « opérations » peut faire l'objet d'une concertation entre Infrabel et les EF.
- Pour les faisceaux A1, B3 et D⁶, la durée maximale est calculée sur la base de la formule suivante : « troisième quartile + 1,5*(troisième quartile - premier quartile) », avec une subdivision par tranche de quatre heures ([0,4[, [4,8[,...] pour laquelle on utilise la limite inférieure.
- Pour les faisceaux B1 et C1⁷, on se base sur « la durée normale maximale nécessaire aux activités de triage ». Ici, la durée est arbitrairement fixée à 12 heures.
- Pour les faisceaux de Ramskapelle et Zuid⁸, Infrabel indique qu'elle ne dispose pas de données suffisantes à l'heure actuelle. Par conséquent, la durée est déterminée sur base de *la réalité opérationnelle perçue par le personnel et les EF*.

Ce qui précède montre qu'Infrabel utilise plusieurs méthodes pour déterminer la durée maximale d'occupation des faisceaux. Cependant, on ne sait pas clairement dans quel cas une méthode sera appliquée et quelle en est la motivation.

Les première, troisième et quatrième méthodes fixent la durée sur la base d'une concertation, de manière arbitraire ou sur la base d'observations. Dans la deuxième méthode, la durée est déterminée via une formule mathématique qui tient compte de l'écart interquartile. Le Service de Régulation est d'avis que la durée maximale d'occupation d'une voie « opérations » n'est justifiée par un critère objectif que via cette méthode.

Constatation : la durée, qui peut être différente pour une même activité, constitue un élément de la formule pour les VO qui peut influencer le tarif et la position concurrentielle des EF. Actuellement, Infrabel n'utilise pas une méthode uniforme, mais quatre méthodes différentes pour y parvenir. Il n'apparaît pas clairement dans quels cas ces méthodes s'appliquent. Seule la troisième méthode, qui calcule la durée maximale de manière mathématique, peut être validée comme objective.

Afin d'éviter le moindre risque de discrimination, il convient de fonder la décision relative à la durée sur des critères objectifs et de les publier par souci de transparence.

⁶ Courriel d'Infrabel du 5 mai 2021

⁷ Courriel d'Infrabel du 5 mai 2021

⁸ Courriel d'Infrabel du 5 mai 2021

4.1.1.4. Conclusion

Le Service de Régulation constate que, en ce qui concerne l'élaboration des produits, Infrabel prend un certain nombre de décisions qui, pour une même activité, peuvent avoir un impact sur la position concurrentielle des EF:

- **Les voies de faisceaux sont reprises soit dans le produit VO soit dans le produit VLP.**
- **Les VO sont payantes ou non.**
- **Pour déterminer la durée d'occupation.**

Comme ces décisions ne résultent pas de caractéristiques techniques ou de paramètres opérationnels, les EF n'ont aucune base pour vérifier si elles sont correctes et Infrabel ne peut justifier ces décisions. En outre, la décision est dans certains cas basée sur une concertation avec les EF. À cet égard, on part du principe qu'une ou plusieurs EF représentent le secteur, mais il ne faut pas oublier que, dans le contexte économique, des intérêts concurrentiels entrent également en jeu. L'article 49, §1^{er} du Code ferroviaire dispose que l'exploitant d'une installation de service doit déterminer ses rétributions de manière non discriminatoire. Comme ces décisions concernent une seule et même activité, Infrabel doit les prendre sur la base de critères objectifs afin de limiter le risque de discrimination. Cela peut se faire en recourant à une définition claire des produits qui inclut les critères techniques et opérationnels. Les critères techniques peuvent être des éléments tels que l'équipement, la longueur des voies, etc. ; les paramètres opérationnels comprennent le taux d'occupation, le type d'activité envisagé, l'emplacement (stratégique), etc. Si ces éléments sont publiés, les EF peuvent voir sur quelle base Infrabel prend ses décisions en matière de produits.

Une telle approche n'exclut pas qu'Infrabel apporte, dans le présent cadre tarifaire, des modifications à la subdivision en produits, à la durée d'occupation et à la politique tarifaire d'une voie de faisceau, pour autant qu'elles puissent être justifiées.

4.1.2. Produit : contrôlabilité et caractère contraignant

Le produit VO est défini dans le document de référence du réseau. Il s'agit du droit d'occuper une voie de faisceau pendant une certaine période. Une VO se distingue d'une VLP par la limitation de la durée d'occupation. Comme ce produit pourrait réellement exister, il convient à tout le moins de pouvoir contrôler le respect de la durée d'occupation. Sous réserve de la disponibilité d'autres moyens de contrôle, équiper les VO de signaux doit être considéré comme une condition absolue pour classer une voie de faisceau dans ce produit.

De plus, le produit « voie opérations » n'est efficace que s'il est assorti d'un caractère contraignant. En l'occurrence, tout comportement inadéquat d'une EF qui entraîne un non-respect de la durée ne peut être toléré. Dans un tel cas, Infrabel doit prendre des mesures correctives. Elles peuvent être de nature financière par l'application d'un tarif, mais aussi prendre la forme d'une « intervention » permettant de libérer les voies occupées.

Il ressort des discussions menées entre Infrabel et le Service de Régulation que, dans certains cas, le produit VO ne peut être contrôlé ni être assorti d'un caractère contraignant. Pour ce qui est de la contrôlabilité du produit, il s'avère que la durée d'occupation des voies opérations non équipées de signaux ne peut être contrôlée. Le caractère contraignant, quant à lui, fait référence à l'impossibilité « juridique » pour Infrabel de libérer elle-même les VO en cas de dépassement de la durée. En outre, dans un certain nombre de faisceaux, aucun tarif n'est appliqué pour les VO, si bien que les EF ne sont pas incitées à libérer les voies.

Le Service de Régulation conseille à Infrabel de n'introduire le produit VO que dans les faisceaux équipés de signaux. À cet égard, Infrabel est encouragée à équiper de signaux les faisceaux qu'elle juge importants sur le plan opérationnel. En outre, il est conseillé à Infrabel d'assortir le produit « voies opérations » d'un caractère contraignant, soit via les tarifs soit par une intervention.

4.1.3. Produit : efficacité

L'annexe F1 du document de référence du réseau 2022⁹ montre qu'il existe deux types de faisceaux pour les opérations de triage et de garage, à savoir :

- les **faisceaux homogènes** dans lesquels toutes les voies de faisceau sont soit des VLP, soit des VO. Exemple : Aalst Kerreweg, faisceau de La Panne, faisceau Sud, faisceau de Ramskapelle...
- les **faisceaux hétérogènes** dans lesquels une partie des voies peut être réservée pour une période plus longue et une autre partie a le statut de voie « opérations » comme : faisceau de Liefkeshoek, faisceau A1 (n°179)...

Le but des VO est d'obtenir une bonne fluidité des voies afin d'assurer une utilisation optimale des capacités dans des faisceaux spécifiques. Dans les faisceaux hétérogènes, les EF avec VO sont incitées à utiliser ces dernières de manière efficace, ce qui n'est pas le cas pour les EF avec VLP. Ainsi, dans le faisceau de Liefkeshoek :

- une EF qui souhaite garer sur une VO peut le faire pendant une durée maximale de 12 heures (4 voies)
- une EF qui souhaite garer sur une VLP peut y rester indéfiniment (5 voies)

Comme les produits VO et VLP ne se basent que sur la durée d'occupation et non sur l'activité, il n'existe pas de politique uniforme en matière de faisceaux pour des voies de faisceau similaires. Pour une moitié du faisceau, les EF sont encouragées à l'utiliser efficacement, mais ce n'est pas du tout le cas pour l'autre moitié, pour la même activité. Des faisceaux hétérogènes peuvent se justifier en cas d'équipements différents, comme l'électrification d'un certain nombre de voies. Étant donné que les deux produits proposés ne tiennent pas compte des activités sous-jacentes, le concept de faisceaux homogènes est le plus cohérent pour les faisceaux présentant des voies similaires.

⁹ Annexe F1: Équipements techniques

Des faisceaux homogènes font en sorte que les objectifs opérationnels d'un faisceau sont clairs pour tous les utilisateurs et encouragent ces derniers à adopter un comportement cohérent. Cela permet à Infrabel de développer une gestion efficace des faisceaux en fonction de l'activité sous-jacente. Le Service de Régulation conseille donc à Infrabel d'opter, si possible, pour des faisceaux homogènes en cas de voies similaires.

4.1.4. Produit : procédure d'attribution

Cette section traite des procédures d'attribution pour les VLP et les VO. Ces procédures doivent être complètes, transparentes et non discriminatoires. Elles doivent permettre à Infrabel d'attribuer la capacité d'une seule et même manière et de fixer des priorités afin de résoudre le problème de demandes potentiellement concurrentes.

4.1.4.1. Procédure d'attribution pour les VLP

La DRR 2022 indique ce qui suit pour les VLP : *Les voies « réservables pour une longue période » sont attribuées, dans la mesure du possible, à l'entreprise ferroviaire pour la première période d'application de l'horaire de service. L'attribution de ces voies est reconduite automatiquement pour les périodes d'application suivantes de l'horaire de service, sauf si une autre entreprise ferroviaire (notamment, une nouvelle entreprise ferroviaire ou une entreprise ferroviaire existante assurant un nouveau trafic) demande également d'y accéder. » (DRR 2022)*

Les dates de dépôt des demandes et les périodes d'application sont définies comme suit.

Uiterste datum om de aanvragen in te dienen	Start van de toepassingsperiode
31 augustus 2021	1 ^{ste} periode: 12 december 2021
21 december 2021	2 ^{de} periode: 7 februari 2022
28 februari 2022	3 ^{de} periode: 11 april 2022
1 mei 2022	4 ^{de} periode: 12 juni 2022
25 juli 2022	5 ^{de} periode: 5 september 2022

Il n'y a pas d'autres règles d'attribution pour les VLP dans la DRR 2022. Cela donne l'impression que les VLP ne sont réservables qu'à long terme, dans les périodes de demande susmentionnées. Infrabel a indiqué lors de la concertation du 19 mai 2021 que les VLP, en capacité résiduelle, peuvent également

être demandées en dehors de ces périodes. Comme cette possibilité n'est pas reprise dans le document de référence du réseau, on ne sait pas clairement sur base de quelle procédure, de quels critères et de quelles priorités l'attribution a lieu.

L'article 4, point 2 du Règlement d'exécution 2017/2177¹⁰ dispose ce qui suit: « *La description des installations de service comporte au moins les informations suivantes dans la mesure où elles sont requises par le présent règlement : ...f) des informations sur les procédures de demande d'accès à l'installation de service ou de fourniture de services dans l'installation, ou les deux, y compris les délais pour la présentation des demandes, ainsi que les délais pour le traitement de ces demandes ;* »

Le Service de Régulation constate que la procédure publiée par Infrabel n'est pas conforme à l'article précité. En raison de l'absence de précisions, on ne peut exclure que certaines EF ne soient pas au courant de la possibilité de réserver des VLP en dehors des périodes de demande.

La procédure décrite dans le document de référence du réseau semble indiquer que la VLP est attribuée à chaque fois à une seule EF. La concertation a révélé la possibilité d'attribuer une même VLP à plusieurs EF, avec une utilisation partagée. Si on opte pour cette méthode d'attribution, la capacité doit également être définie pour cette méthode conformément à l'article 4, point 2, du règlement d'exécution 2017/2177. Les droits, devoirs et responsabilités des EF partageant les VLP doivent également être définis. De plus, il peut être opportun de prévoir une procédure de résolution des conflits.

Le Service de Régulation constate que la procédure actuelle n'est pas conforme à l'article 4, point 2, f), du règlement d'exécution 2017/2177 dans les cas ci-dessus. Par conséquent, le Service de Régulation demande à Infrabel, compte tenu du principe de transparence, de publier la procédure complète d'attribution pour les VLP, y compris celle à court terme, dans le document de référence du réseau. Les critères et les priorités d'attribution doivent être définis. Si, par exemple, on opte pour un système FIFO pour la procédure à court terme, cela doit être indiqué dans la description. Il est également conseillé à Infrabel d'informer les EF, via le document de référence du réseau, de la possibilité que plusieurs EF demandent/se voient attribuer une seule et même VLP. Les droits et obligations mutuels y afférents des parties partageant les VLP doivent également être précisés dans le document de référence du réseau (lisez : protocoles locaux).

4.1.4.2. Procédure d'attribution pour les VO

¹⁰ Règlement d'exécution 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire (ci-après appelé règlement d'exécution 2017/2177)

Les voies opérations : « Les voies « opérations », accessibles par l'entreprise ferroviaire pour une durée limitée, ne sont pas réservables. L'annexe F.1 présente la durée maximale d'occupation de ce type de voies. » (DRR 2022)

Ces voies sont attribuées en temps réel par la cabine de signalisation après traitement préalable, si possible, par les bureaux « Operational Planning ». Au moment de cette attribution, il est tenu compte, si possible, des besoins spécifiés dans la demande de l'entreprise ferroviaire.

Le document de référence du réseau ne prévoit pas de procédure d'attribution pour les VO, ni de procédure de coordination ou de priorités en cas de conflits. On ne sait donc pas clairement sur quelle base la capacité est attribuée pour les VO. Il ressort de la concertation avec Infrabel qu'il s'agit d'un mix entre les exigences opérationnelles et le principe FIFO (en temps réel).

Le Service de Régulation constate que le traitement des demandes d'accès n'est pas décrit dans le document de référence du réseau. Il est nécessaire de reprendre cette procédure pour être conforme à l'article 4, point 2, f) susmentionné du règlement d'exécution 2017/2177.

Il ressort du document de référence du réseau 2022 que les voies « opérations » ne peuvent être attribuées qu'en temps réel. Les EF n'ont aucune possibilité de réserver à l'avance des « capacités de courte occupation » dans des faisceaux. Si une EF, qui connaît déjà son trafic à l'avance, veut s'assurer d'une certaine capacité dans un faisceau donné, la seule possibilité est de réserver une VLP, indépendamment de la durée d'occupation nécessaire. L'EF qui ne souhaite utiliser une voie de faisceau spécifique qu'une seule fois ne dispose pas d'une autre option de réservation, ce qui entraîne une utilisation inefficace de la capacité.

De plus, comme la capacité n'est demandée/utilisée qu'en temps réel pour les VO, il est difficile pour Infrabel d'estimer et d'anticiper les périodes de pointe. Dans certains cas, Infrabel n'est informée que relativement tardivement de données opérationnelles importantes, telles que l'équipement demandé pour la voie de faisceau, la disponibilité des voies de faisceau, la durée d'occupation prévue et les activités envisagées.

Le Service de Régulation demande à Infrabel d'inclure la procédure d'attribution des VO dans le document de référence du réseau, conformément à l'article 4, point 2, f) du règlement d'exécution 2017/2177.

Afin de favoriser une utilisation optimale des voies de faisceaux, il est proposé à Infrabel d'envisager de rendre la capacité des VO réservable à l'avance également. L'avantage d'une telle approche est qu'Infrabel sera en mesure de faire une première estimation de l'offre et de la demande à un stade plus précoce. Il en résulterait également une meilleure estimation de la capacité nécessaire dans les faisceaux, ce qui permet de garantir une utilisation plus efficace de la capacité dans les faisceaux.

4.2. Tarif : la redevance d'accès

Comme expliqué plus haut, le tarif pour les faisceaux consiste, entre autres, en une redevance d'accès. Il s'agit d'un tarif que l'EF doit payer par entrée « en charge ». Dans les faisceaux eux-mêmes, l'utilisation des voies est scindée entre les deux produits, à savoir les VLP et les VO. La distinction entre ces deux produits réside dans la capacité attribuée :

- VLP : la capacité, qui a été attribuée à l'avance, est illimitée et indépendante de l'accès aux faisceaux. L'EF peut utiliser une telle voie pendant une période d'application donnée sans avoir d'entrée, par exemple pour le garage de matériel à long terme.
- VO : cette capacité est limitée ; l'EF n'a le droit d'utiliser la voie que pour un nombre x d'heures.

Il y a donc une nette différence en termes de capacité attribuée entre les deux produits ferroviaires. Étant donné que la redevance d'accès d'une VO est liée à une capacité attribuée (lisez : une durée d'utilisation) spécifique, les deux ne peuvent pas être totalement dissociés. Une EF¹¹ qui demande l'accès :

- pour une VLP se voit compter un tarif de 31,34 EUR pour une capacité illimitée ;
- pour une VO se voit compter un tarif de 31,34 EUR pour une capacité limitée.

Pour les « activités ponctuelles plus courtes », il n'y a, en pratique, aucune différence entre les deux régimes. Si une EF effectue un triage durant 10 heures, il importe peu qu'elle ait réservé une VLP ou une VO (12 heures) à cet effet. Toutefois, cette affirmation n'est valable que si aucun tarif supplémentaire n'est appliqué aux voies « opérations ». Si un tarif supplémentaire est appliqué, il y a effectivement une différence entre les deux régimes. Dans ce cas, l'EF qui réserve une VO court le risque de se voir compter une redevance supplémentaire en cas de dépassement de la durée. Cela peut se produire pour des raisons techniques, opérationnelles, etc. Une EF qui réserve une VLP ne court pas ce risque.

Pour les « activités plus longues ou multiples », il y a toujours une différence entre les deux régimes. Si une EF souhaite garer un train pendant 60 heures dans un faisceau donné, elle dispose, si elle est titulaire d'une VLP, d'une capacité suffisante et il lui suffit simplement d'entrer dans le faisceau. Toutefois, si l'EF est titulaire d'une VO (12h), elle doit soit effectuer plusieurs entrées, soit payer un tarif de dépassement, soit prendre un autre faisceau.

La différence en termes de capacité attribuée et de prix peut être exprimée schématiquement comme suit :

	Toegewezen capaciteit (u)	Toegangsheffing	Gem. p/u met 1 inrit
Processpoor	maximaal 12 u	31,34 €	2,61 €
Spoor reserveerbaar lange periode	minimaal 42 dagen	31,34 €	0,03 €

D'un point de vue économique, il n'y a aucun avantage à réserver une VO plutôt qu'une VLP, alors que la VO est précisément l'instrument qui devrait conduire à une utilisation plus efficace de certaines voies de

¹¹ Pour les parcours à charge

faisceau. Concrètement, il est toujours plus avantageux pour une EF d'avoir une VLP, même si elle ne veut effectuer qu'un seul triage dans un faisceau.

Les EF qui exercent des activités courtes telles que le triage ou le garage de courte durée devraient précisément être encouragées à le faire via des voies opérations. Alors que les EF qui font du garage de longue durée devraient être encouragées à le faire via les VLP.

Le système tarifaire actuel ne prévoit aucun stimulant en ce sens, puisque la redevance d'accès est la même. Un stimulant pourrait être créé par la différenciation, éventuellement moyennant une révision des segments¹²:

- **Différenciation de la redevance d'accès entre VLP et VO : via une redevance d'accès plus faible pour les VO, Infrabel peut inciter les EF à utiliser les VO pour le triage ou le garage de courte durée. Les VLP, qui seraient soumises à une redevance d'accès plus élevée, seraient quant à elles davantage utilisées pour le garage de longue durée ou le stationnement de matériel.**
- **Différenciation de la redevance d'accès entre les faisceaux : en différenciant la redevance d'accès entre les faisceaux, Infrabel peut orienter le comportement des EF et les encourager/décourager à utiliser certains faisceaux. Ainsi, une redevance d'accès plus faible peut être appliquée pour les faisceaux sous-utilisés et vice versa pour les faisceaux surutilisés.**

Le Service de Régulation encourage Infrabel à différencier sa redevance d'accès (lisez : son tarif) en fonction de l'activité (VLP/VO) ou de l'importance opérationnelle/technique du faisceau. De cette manière, il est possible d'en venir à une gestion efficace et incitative des faisceaux.

4.3. Tarif : la redevance d'utilisation

Infrabel a indiqué qu'elle considère le tarif de dépassement comme un système de malus : les entreprises ferroviaires qui ne respectent pas la durée prédéterminée des voies « opérations » sont sanctionnées financièrement. Ce système de malus, y compris les composantes tarifaires des points de récompense et de dépassement, fait partie intégrante de la structure tarifaire des faisceaux.

4.3.1. Composante tarifaire des points de récompense

Dans la demande d'avis, Infrabel a proposé deux variantes de formules. Les deux formules contiennent le principe des points de récompense :

- FORMULE 1 : un point de récompense est attribué pour chaque occupation
- FORMULE 2 : un point de récompense n'est attribué que si la voie est libérée à temps.
 - Un point de récompense correspond à 10 EUR, avec clearing tous les mois.

¹² Segments : parcours à charge et à vide

Le principe des points de récompense est un régime de réduction sur le tarif de dépassement. Au cours d'un mois donné, une EF peut accumuler des « points de récompense » lui permettant de payer, le cas échéant, un tarif de dépassement moins élevé. Cette réduction n'est valable que pendant un mois ; les points de récompense expirent s'ils ne sont pas utilisés. Afin de vérifier si les formules entraînent une distorsion de la concurrence ou sont discriminatoires, un certain nombre de scénarios sont étudiés ci-dessous. Enfin, l'efficacité des points de récompense sera également analysée.

4.3.1.1.: Non-discrimination

L'article 49, §1^{er} du Code ferroviaire dispose que l'exploitant d'installation de service détermine et perçoit de manière non discriminatoire les rétributions d'utilisation des installations de service, conformément au Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution.

Afin de vérifier si le principe d'égalité contenu dans cette disposition est respecté par Infrabel, le Service de Régulation s'appuie sur la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, qui définit comme suit la portée du principe d'égalité à la lumière des articles 10 et 11 de la Constitution :

Les règles constitutionnelles de l'égalité et de la non-discrimination n'excluent pas qu'une différence de traitement soit établie entre des catégories de personnes pour autant qu'elle repose sur un critère objectif et qu'elle soit raisonnablement justifiée. L'existence d'une telle justification doit s'apprécier en tenant compte du but et des effets de la mesure critiquée ainsi que de la nature des principes en cause ; le principe d'égalité est violé lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.¹³

Ci-dessous, le Service de Régulation examinera les critères suivants, qui peuvent être dérivés de cette jurisprudence, au moyen de différents scénarios :

- Ce scénario concerne-t-il deux catégories comparables ou deux catégories non comparables ?
- Dans le cas où les catégories sont comparables, sont-elles traitées différemment ? Dans le cas où les catégories ne sont pas comparables, sont-elles traitées de manière égale ?
- Toute différence de traitement ou toute égalité de traitement est-elle objectivement et raisonnablement justifiée ?
- La différence de traitement ou l'égalité de traitement poursuit-elle un objectif légitime ?

I. Scénario 1 : Grande EF versus petite EF (correspondant à la jurisprudence : Yourshunts)

¹³ Voir par exemple Cour d'arbitrage 12 juillet 2001, n° 94/2001, MB 13 novembre 2001, 38681, note V. JOSKIN et O. MICHIELS ; Cour d'arbitrage 6 novembre 2001, n° 140/2001, RW 2002-2003, 376, note E. PEETERS

Model	Tarif	U overschrijd	gemid.	max.	bonus	P bonus	P per trein	Q trein	Overschrijdingstarief	Bonuspunten	Prijs
Formule 1	SO1	4	17	12	1	€ 10	€ 47	20	€ 933	90	€ 33,33
	SO2	4	17	12	1	€ 10	€ 47	20	€ 933	9	€ 843,33
Formule 2	SO1	4	17	12	0	€ 10	€ 57	20	€ 1.133	100	€ 133,33
	SO2	4	17	12	0	€ 10	€ 57	20	€ 1.133	10	€ 1.033,33

- L'EF1 et l'EF2 font partie du même segment de marchandises.
- L'EF1 utilise une voie « opérations » dans le faisceau 200 fois par mois.
- L'EF2 utilise une voie « opérations » dans le faisceau 20 fois par mois.
- Les deux EF sont tous les mois en dépassement de 10 %.
- Les deux EF utilisent tous les mois 50 % des points de récompense.
- Situation EF1 :
 - Formule 1 : $200 \times 90\% = 180$ points de récompense dont 50 % sont utilisés => 90 points de récompense
 - Formule 2 : 200 points de récompense dont 50 % sont utilisés => 100 points de récompense
- Situation EF2 :
 - Formule 1 : $20 \times 90\% = 18$ points de récompense dont 50 % sont utilisés => 9 points de récompense
 - Formule 2 : 20 points de récompense dont 50 % sont utilisés => 10 points de récompense
- Les deux EF souhaitent utiliser 20 fois les voies « opérations » avec à chaque fois un dépassement de la durée de 4 heures.

Constatation : les deux EF doivent payer un tarif différent pour le même service. Tant dans la formule tarifaire 1 (33,3 EUR contre 843,33 EUR) que dans la formule tarifaire 2 (133,33 EUR contre 1033,33 EUR), l'EF2 paie nettement plus que l'EF1. Historiquement, les deux entreprises ferroviaires ont eu exactement les mêmes performances : toutes deux ont enregistré un dépassement de 10 % et toutes deux ont déjà utilisé 50 % de leurs points de récompense. Le plus petit utilisateur, en l'occurrence l'EF2, subit un désavantage concurrentiel sur le plus grand utilisateur, l'EF1.

1. *Premier critère : deux catégories comparables ou deux catégories non comparables ?*

L'arrêt « Yourshunts » s'est déjà penché sur un scénario similaire où une même formule tarifaire était appliquée aux grandes et petites entreprises ferroviaires. En l'espèce, le tribunal a abondé dans le sens du Service de Régulation qui estimait que cela pouvait entraîner une discrimination.¹⁴ Il découle de cette vision que les grandes et les petites entreprises ferroviaires ne se trouvent pas, par définition, dans une situation comparable.

2. *Deuxième critère : différence de traitement ou égalité de traitement ?*

On peut constater qu'Infrabel appliquerait le même système de points de récompense aux grandes et aux petites entreprises ferroviaires.

On peut affirmer que le principe des points de récompense entraînerait une tarification différente entre ces utilisateurs, même à performances historiques égales. De plus, les grands utilisateurs peuvent

¹⁴ Cour d'appel de Bruxelles, 30 novembre 2016, Infrabel/Service de Régulation, p. 35

accumuler un plus grand nombre de points de récompense, ce qui leur permet d'absorber plus facilement les dépassements supplémentaires sur les voies « opérations ».

Ainsi, une grande EF paie un prix moyen et marginal moins élevé pour la même utilisation de l'installation de service qu'une petite EF et bénéficie donc d'un avantage concurrentiel.

3. Troisième critère : justification raisonnable et objective de l'égalité de traitement ?

Le Service de Régulation n'a reçu aucune justification objective de la part d'Infrabel et ne voit aucune raison justifiant l'application d'un même système de points de récompense aux grandes et petites entreprises ferroviaires pour l'utilisation des VO. Le système de points de récompense doit donc être considéré comme discriminatoire pour les formules 1 et 2 et est donc contraire à l'article 49, §1^{er} du Code ferroviaire.

II. Scénario 2 : utilisateur unique ou multiple

1. Premier critère : deux catégories comparables ou deux catégories non comparables ?

L'utilisateur multiple ne peut pas être comparé à l'utilisateur unique, parce que le système de points de récompense présente un certain nombre d'avantages pour l'utilisateur multiple qui ne sont pas accessibles à l'utilisateur unique :

- En cas de non-dépassement, il peut transférer ce point de récompense à un autre transport.
- En cas de dépassement, il peut utiliser les points de récompense « épargnés ».

Par conséquent, l'utilisateur multiple peut limiter son prix moyen pour le tarif de dépassement.

L'utilisateur unique, quant à lui, ne bénéficie pas de ces avantages et ne peut donc pas réduire son prix moyen. L'utilisateur unique et l'utilisateur multiple constituent donc des catégories non comparables.

2. Deuxième critère : différence de traitement ou égalité de traitement ?

Infrabel appliquerait le même système de points de récompense aux deux types d'utilisateur.

3. Troisième critère : justification raisonnable et objective de l'égalité de traitement ?

Le Service de Régulation (voir test précédent) ne voit aucun élément qui justifierait d'appliquer un même système de points de récompense à l'utilisateur unique et à l'utilisateur multiple. Le système de points de récompense doit donc être considéré comme discriminatoire et est donc contraire à l'article 49, §1^{er} du Code ferroviaire.

4.3.1.2. Analyse - Efficacité des points de récompense

Model	Tarif	U overschrijd	gemid.	max.	bonus	P bonus	P per trein	Q trein	trein	Bonuspunten	Prijs
Formule 1	SO1	7	17	12	1	€ 10	€ 89	1	€ 89	10	-€ 10,83
	SO2	0	17	12	1	€ 10	-€ 10	1	-€ 10	10	-€ 110,00

- Les deux EF ont chacune 10 points de récompense à la fin du mois.
- L'EF1 utilise les voies « opérations » et dépasse la durée de 7h.
- L'EF2 respecte la durée.

Pour l'EF1 comme pour l'EF2, le montant négatif est mis à 0 à la fin du mois. À ce moment, il reste 1 point de récompense à l'EF1 et 11 points de récompense à l'EF2. Le Service de Régulation constate que, bien que l'EF2 soit beaucoup plus performante que l'EF1, les deux parties paient le même tarif.

L'objectif du tarif de dépassement est d'éviter que les EF n'occupent les voies « opérations » plus longtemps que la durée prévue. Le système de points de récompense favorise les EF qui respectent la durée de dépassement. Toutefois, cette récompense est une réduction temporaire accordée sur les dépassements futurs. On peut dire que la récompense liée aux points de récompense va tout simplement à l'encontre de l'objectif du tarif de dépassement, qui est de faire en sorte que les EF respectent la durée.

Les EF performantes ne peuvent retirer un avantage des points de récompense que si leurs performances sont mauvaises au cours du mois. Une EF qui est constamment performante ne bénéficiera donc d'aucun avantage.

Le Service de Régulation considère que le système de points de récompense est inefficace, voire contre-productif.

4.3.1.3. Conclusion : points de récompense

Sur la base des éléments précités, le Service de Régulation conclut que l'utilisation de points de récompense est discriminatoire. Ce système traiterait de manière injustement égale des acteurs qui se trouvent dans des situations différentes sur base de leur taille et de leur fréquence d'utilisation. La composante tarifaire des points de récompense est donc contraire à l'article 49 , §1^{er} du Code ferroviaire : « ...L'exploitant d'installation de service détermine et perçoit de manière non discriminatoire les rétributions d'utilisation des installations de service, conformément au présent Code et ses arrêtés d'exécution... »

En outre, on constate également que les points de récompense constituent un incitant négatif pour les entreprises ferroviaires.

En raison des conclusions précitées, le Service de Régulation conseille à Infrabel de supprimer le principe des points de récompense.

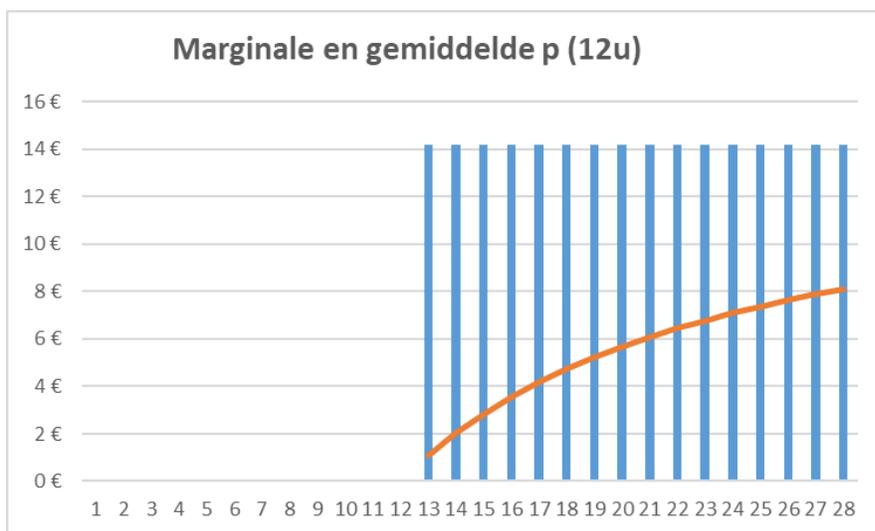
4.3.2. Principe du tarif (points) de dépassement

Le tarif de dépassement est composé comme suit : $\text{tarif de dépassement} = \text{prix unitaire}^* (\text{points de dépassement} - \text{points de récompense})$.

Les points de dépassement sont le produit du nombre d'heures de dépassement de la durée maximale par la moyenne pondérée des durées maximales d'utilisation de tous les faisceaux, divisé par la durée maximale d'utilisation du faisceau en question (voir section 3.3.).

Les points de dépassement permettent une différenciation tarifaire basée sur la durée. Le tarif initial appliqué change à partir d'une durée d'occupation donnée. En l'espèce, un tarif horaire de 0 EUR est initialement appliqué pour l'utilisation des voies « opérations », qui se transforme, à partir du moment où la durée d'occupation de 12 heures ou de 24 heures est dépassée, en un tarif horaire de respectivement 14,17 EUR et de 7,08 EUR. Cette forme de tarification implique donc une réduction pour quantité inversée.

Le tarif peut être représenté graphiquement comme suit (courbe bleue : prix marginal, courbe orange : prix moyen).



4.3.2.1. Analyse de la non-discrimination

Le Service de Régulation vérifiera également ici si les critères du test de discrimination sont respectés par Infrabel à la lumière de l'article 49 §1^{er} du Code ferroviaire.

I. Scénario 1 : Tarif marginal différent

	Bezettingstarief
Tarif SO1	€ 0
Tarif SO2	€ 14,17

- L'EF1 et l'EF2 occupent une VO avec une durée maximale d'occupation de 12h.
- L'EF1 occupe la voie « opérations » depuis 1 heure déjà.
- L'EF2 occupe les voies depuis 13 heures déjà.
- Les deux EF occupent la voie « opérations » pendant une heure supplémentaire.

Constatation : les deux EF demandent exactement le même service, à savoir l'occupation d'une voie de faisceau pendant 1h, mais l'EF2 (14,17 EUR) doit payer un tarif plus élevé que l'EF1 (0 EUR).

1. Premier critère : deux catégories similaires ou deux catégories incomparables ?

Le cas ci-dessus concerne deux entreprises ferroviaires qui utilisent toutes deux une voie de faisceau pendant une heure supplémentaire. En ce sens, ces entreprises constituent deux catégories comparables.

2. Deuxième critère : différence de traitement ou égalité de traitement ?

Le Service de Régulation constate qu'Infrabel appliquerait une redevance (lisez : un prix marginal) différente pour le même service à deux EF d'un même segment. En l'occurrence, une heure d'occupation sur une voie « opérations » est valorisée différemment selon le temps déjà écoulé. Il s'agit d'une forme de différenciation des prix via une structure tarifaire duale. Cette structure tarifaire implique qu'en l'espèce, une heure d'occupation pendant les 12 premières heures est considérée comme ayant moins de valeur qu'une heure d'occupation par la suite.

3. Troisième critère : justification raisonnable et objective de la différence de traitement ?

Selon Infrabel, l'objectif de cette différenciation de prix¹⁵ est d'assurer une bonne fluidité dans les faisceaux, en décourageant les occupations trop longues des voies « opérations ». Le Service de Régulation prend acte de l'objectif poursuivi par Infrabel, mais estime que la bonne fluidité du faisceau doit s'appliquer à toutes les activités, qu'elles soient courtes ou longues. En l'occurrence, il faut tenir compte de l'objectif final, à savoir assurer l'utilisation optimale de la capacité des voies « opérations » en recherchant la disponibilité maximale de cette capacité.

L'occupation d'une voie « opérations » avant ou après la durée fixée ne change rien au fait que la voie « opérations » n'est pas disponible à ce moment-là. Dans les deux cas, la voie n'est pas disponible pour d'autres opérations ; il n'y a donc aucune raison d'appliquer un tarif différent. Le Service de Régulation

¹⁵ Discrimination par les prix au deuxième degré : (terme économique) discrimination par les prix basée sur la quantité de biens/services qu'une personne achète. (A.C. Pigou, The economics of welfare, Londres : Macmillan & Co 1932)

constate que la différenciation de prix ne peut se justifier à la lumière d'une bonne fluidité du faisceau ni à la lumière d'une utilisation optimale de la capacité.

L'application d'un tarif marginal différent, basé sur le temps écoulé, pour le même service est considérée comme discriminatoire au sens de l'article 49, §1^{er} du Code ferroviaire.

II. Scénario 2 : Tarif moyen différent

	Tijd (u)	U overschrijd	gemid.	max.	P per trein	Q trein	Prijs	zettingstijd (Prijs gemid.
SO1	12	0	17	12	€ 0	1	€ 0		
SO1	6	0	17	12	€ 0	1	€ 0	18	0,00 €
SO2	17	5	17	12	€ 71	1	€ 71		
SO2	1	0	17	12	€ 0	1	€ 0	18	3,94 €

- Un faisceau d'une durée de 12h.
- L'EF1 occupe les voies 18h via deux entrées, ce qui donne un prix de 0 EUR ; le prix moyen est de 0 EUR.
- L'EF2 occupe les voies 18h via deux entrées, ce qui donne un prix de 71 EUR ; le prix moyen est de 3,94 EUR.
- La seule activité exercée est le garage de courte durée.

Constatation : le cas ci-dessus montre que l'EF1 se voit facturer un prix moyen beaucoup moins élevé que l'EF2 et qu'elle bénéficie donc d'un avantage concurrentiel.

1. *Premier critère : deux catégories comparables ou deux catégories non comparables ?*

Dans cet exemple, l'EF1 et l'EF2 utilisent le faisceau pour une même activité et pendant la même durée totale. Comme le tarif de dépassement ne porte que sur l'utilisation du faisceau, elles constituent des catégories comparables.

2. *Deuxième critère : différence de traitement ou égalité de traitement ?*

On peut déduire de l'exemple chiffré que les entreprises ferroviaires doivent payer un prix moyen différent : l'EF1 paie une redevance moyenne de 0 EUR/heure, et l'EF2 une redevance moyenne de 3,94 EUR/heure. La différence de redevance moyenne s'explique par la structure tarifaire duale par laquelle une réduction pour quantité inversée, à savoir le tarif gratuit, est appliquée aux 12 premières heures d'occupation. Par conséquent, la redevance moyenne pour les trains utilisant une voie « opérations » pour une courte durée est inférieure à la redevance moyenne applicable aux trains qui l'utilisent pour une plus longue durée.

3. *Troisième critère : justification raisonnable et objective de la différence de traitement ?*

Infrabel justifie la structure tarifaire duale, à l'origine de ce coût moyen différent, par l'objectif de garantir une bonne fluidité du faisceau afin d'optimiser la disponibilité des voies. Les entreprises ferroviaires qui occupent les voies pendant une période plus longue entravent le fonctionnement optimal du faisceau et doivent donc payer un tarif plus élevé.

Le Service de Régulation ne voit aucune raison pour laquelle les EF utilisant les VO moins longtemps ne devraient pas être encouragées à les utiliser plus efficacement afin d'améliorer la fluidité du faisceau. En fait, il n'y a aucune différence entre l'EF1 et l'EF2 : toutes deux ont deux entrées et occupent les voies pendant la même durée, à savoir 18 heures. Dans les deux cas, cette voie « opérations » n'est pas disponible pour une autre entreprise ferroviaire. Afin d'améliorer la fluidité, les deux EF doivent être encouragées à utiliser la capacité de manière plus efficace en limitant la durée d'occupation.

Pour cette raison, la différence de tarification et de prix moyen entre une EF qui a une occupation limitée et une EF qui a une occupation plus longue ne peut se justifier par l'objectif d'une bonne fluidité. Donc, le même tarif devrait s'appliquer pour une même utilisation.

L'application d'un tarif moyen différent doit être considérée comme discriminatoire au sens de l'article 49, §1^{er} du Code ferroviaire.

4.3.2.2. Efficacité du tarif de dépassement

Il ressort de la concertation avec Infrabel (mail du 05/05/2021) que l'utilisation des voies « opérations » est très hétérogène. Elle comprend des activités de triage et de garage ayant chacune une durée spécifique. Dans la majorité des cas, c'est-à-dire 88 %¹⁶, la durée d'occupation des voies « opérations » est inférieure à la durée fixée (12h ou 24h).

Le tarif de dépassement comprend, comme indiqué ci-dessus, une réduction pour quantité inversée. Concrètement, les EF peuvent utiliser les voies « opérations » gratuitement pendant une durée définie (12h ou 24h). Au cours de cette période, il n'y a pas de différence tarifaire entre les EF en termes de durée d'occupation. Le même tarif, à savoir le tarif zéro, s'applique à une occupation de 1h comme à une occupation de 12h.

Pendant la durée d'occupation, les EF ne sont pas incitées à libérer les voies dès que possible après les opérations pour que d'autres opérations puissent être réalisées. Concrètement, une EF qui a besoin de 5 heures pour ses opérations peut occuper gratuitement les voies pendant 7 heures de plus par la suite.

Le Service de Régulation constate que dans la majorité des cas, le tarif de dépassement n'incite pas à optimiser l'utilisation des voies « opérations ». L'efficacité du tarif doit donc être remise en question.

¹⁶ Courrier d'Infrabel du 15/02/2021 : nombre de dépassements (graphique)

4.3.2.3. Conclusion et propositions

La réduction pour quantité inversée (nombre x d'heures gratuites), qu'implique le tarif de dépassement, crée une inégalité de traitement entre les parties. Il en résulte un prix marginal différent pour une même utilisation selon le moment de l'occupation et un prix moyen différent selon la durée de l'occupation. Cette différence de traitement ne peut se justifier par l'objectif d'une utilisation optimale et est contraire au principe de non-discrimination prévu à l'article 49, §1^{er} du Code ferroviaire.

En outre, on peut également constater que le tarif de dépassement n'incitera à une utilisation plus efficace de la capacité que pour une partie très limitée des activités (12 %). Le tarif n'est pas très efficace pour optimiser l'utilisation des voies ni pour encourager une circulation plus fluide.

En raison des conclusions ci-dessus, le Service de Régulation conseille à Infrabel de revoir ou de supprimer le principe des points de dépassement. Une solution possible consiste à supprimer la réduction pour quantité inversée, de sorte qu'un tarif horaire trouve à s'appliquer et que le tarif ne soit plus discriminatoire. En outre, cette solution rend le tarif plus efficace, car 100 % du champ d'application sont couverts, contre 12 % auparavant.

En ce qui concerne cette redevance d'utilisation, Infrabel a, en outre, la possibilité d'introduire une différenciation selon l'activité. Ainsi, différents tarifs horaires pourraient s'appliquer sur une même voie en fonction de l'activité (triage, garage de courte durée, garage de longue durée, etc.) Les produits peuvent être déterminés sur la base du temps. Par exemple :

- Le produit triage = toutes les activités ayant une durée d'occupation inférieure à 12h.
- Le produit garage de courte durée = toutes les activités ayant une durée d'occupation comprise entre 12h et 24h.
- Le produit garage de longue durée = toutes les activités ayant une durée d'occupation supérieure à 24h.

Cela permet à Infrabel d'appliquer un tarif aux voies « opérations » en fonction de l'activité, ce qui rend possible une gestion efficace du faisceau.

5. Avis

Sur la base de l'analyse ci-dessus, le Service de Régulation rend l'avis suivant à Infrabel :

Pour la partie produit :

1. Subdivision

Compte tenu du principe de non-discrimination prévu à l'article 49, §1^{er} du Code ferroviaire, le Service de Régulation conseille à Infrabel de fonder ses décisions liées aux produits concernant les voies de faisceaux sur des critères objectifs et de publier ces décisions.

Ces décisions liées aux produits concernent les points suivants :

- Les voies de faisceaux sont reprises soit dans le produit VO soit dans le produit VLP.
- Les VO sont payantes ou non.
- La durée maximale d'occupation.

Cela peut se faire en recourant à une définition claire des produits qui se fonde sur des critères techniques et opérationnels. En publiant ces éléments, les EF sont en mesure de connaître les critères sur base desquels Infrabel prend ses décisions liées aux produits.

2. Contrôlabilité et caractère contraignant

Le Service de Régulation conseille à Infrabel de n'introduire le produit VO que s'il est contrôlable, c'est-à-dire dans les faisceaux équipés de signaux. À cet égard, Infrabel est encouragée à équiper de signaux les faisceaux qu'elle juge importants sur le plan opérationnel. En outre, il est conseillé à Infrabel d'assortir le produit « voies opérations » d'un caractère contraignant, soit via les tarifs soit par une intervention.

3. Efficacité

Des faisceaux homogènes font en sorte que, pour des voies similaires, les objectifs opérationnels d'un faisceau sont clairs pour tous les utilisateurs et les encouragent à adopter un comportement cohérent. Cela permet à Infrabel de développer une gestion efficace des faisceaux en fonction de l'activité sous-jacente. Le Service de Régulation conseille donc à Infrabel d'opter, si possible, pour des faisceaux homogènes en cas de voies similaires.

4. Procédure d'attribution

VLP : le Service de Régulation constate que la procédure actuelle n'est pas conforme à l'article 4, point 2, f), du règlement d'exécution 2017/2177 dans les cas ci-dessus. Par conséquent, le Service de Régulation conseille à Infrabel, compte tenu du principe de transparence, de publier la procédure complète d'attribution des VLP, y compris celle à court terme, dans le document de référence du réseau.

VO : le Service de Régulation conseille à Infrabel d'inclure la procédure d'attribution des VO dans le document de référence du réseau, conformément à l'article 4, point 2, f) du règlement d'exécution 2017/2177. Afin de favoriser une utilisation optimale des voies de faisceaux, il est proposé à Infrabel d'envisager de rendre la capacité des VO réservable à l'avance également.

Pour la partie redevance d'accès :

5. Différenciation de la redevance d'accès

Les EF qui exercent des activités de courte durée telles que le triage ou le garage de courte durée devraient précisément être encouragées à le faire via des voies opérations. Alors que les EF qui font du garage de longue durée devraient être encouragées à le faire via des VLP.

Le système tarifaire actuel ne prévoit aucun stimulant en ce sens. Le Service de Régulation encourage Infrabel à différencier sa redevance d'accès (lisez : son tarif) en fonction du produit demandé (VLP/VO) ou de l'importance opérationnelle/technique du faisceau. De cette manière, il est possible d'en venir à une gestion efficace et incitative des faisceaux.

Pour la partie redevance d'utilisation :

6. Composante tarifaire des points de récompense :

Le Service de Régulation constate que l'utilisation des points de récompense est discriminatoire. Ce système traiterait de manière injustement égale des acteurs qui se trouvent dans des situations différentes sur base de leur taille et de leur fréquence d'utilisation. Pour cette raison, cette composante est contraire à l'article 49 , §1^{er} du Code ferroviaire : « ...*L'exploitant d'installation de service détermine et perçoit de manière non discriminatoire les rétributions d'utilisation des installations de service, conformément au présent Code et ses arrêtés d'exécution...* »

En outre, on constate également que les points de récompense constituent un incitant négatif pour les entreprises ferroviaires.

En raison des conclusions précitées, le Service de Régulation conseille à Infrabel de supprimer le principe des points de récompense.

7. Composante tarifaire du tarif de dépassement :

La réduction pour quantité inversée (nombre x d'heures gratuites), qu'implique le tarif de dépassement, est contraire au principe de non-discrimination prévu à l'article 49, §1^{er} du Code ferroviaire. En outre, on peut également constater que le tarif de dépassement n'incitera à une utilisation plus efficace de la capacité que pour une partie très limitée des activités.

En raison des conclusions précitées, le Service de Régulation conseille à Infrabel de revoir ou de supprimer le principe des points de dépassement. Une solution possible consiste à supprimer la réduction pour quantité inversée, de sorte qu'un tarif horaire trouve à s'appliquer et que le tarif ne soit plus discriminatoire.

En ce qui concerne la redevance d'utilisation, Infrabel a, en outre, la possibilité d'introduire une différenciation selon l'activité. Ainsi, différents tarifs horaires pourraient s'appliquer à une même voie en fonction de l'activité (trilage, garage de courte durée, garage de longue durée).

Bruxelles, le 06/07/2021

Pour le Service de Régulation,

Serge DRUGMAND

Directeur