



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

RAPPORT ANNUEL 2020

AVANT-PROPOS

Pour de nombreuses entreprises et organisations mais aussi pour le régulateur, l'année 2020 fut marquée par une réorganisation des activités dans un contexte de crise sanitaire prolongée.

Dans ces circonstances, des changements ont pratiquement touché l'ensemble des activités du Service de Régulation. Ceux-ci n'ont toutefois pas réduit le niveau d'activité du régulateur comme le montre les nombreuses initiatives prises tant par le régulateur que par les acteurs économiques. Concernant ces derniers, la plainte introduite par une entreprise ferroviaire concernant la majoration de la redevance d'utilisation de l'infrastructure pour la jonction Nord-Midi en période d'hyperpointe illustre fort bien la résilience qui caractérise nos entreprises. Mais il faut bien reconnaître que toute morosité porte en elle le risque de nous pousser vers moins d'ardeur à la tâche. Ce ne fut pas le cas pour le Service de Régulation et c'est avec cette volonté de dépasser les vicissitudes et les contrariétés, que le régulateur prit notamment l'initiative de rendre un avis favorable au report de la consultation tarifaire pluriannuelle de l'exploitant de Bruxelles-National. L'année 2020 voit également se dessiner de nouveaux projets d'exploitation de nouvelles relations ferroviaires entre notre capitale et certaines destinations étrangères. Nous ne pouvons qu'applaudir



l'émergence de telles initiatives dans un environnement qui n'avait pas connu de telles perspectives depuis de nombreuses années.

Bien que le secteur ferroviaire n'ait pas connu de bouleversement radical durant cette année, je souhaite souligner la circonstance que le Service de Régulation est, à l'initiative du gestionnaire de l'infrastructure de plus en plus sollicité pour rendre des avis préalablement à des adaptations réglementaires ou opérationnelles importantes. C'est certainement une avancée dans les relations entre Infrabel et le régulateur.

Sur le plan européen, le régulateur belge a assuré la présidence de l'Independent Regulatory Group-Rail dans les circonstances évoquées ci-dessus. A cette occasion, nous prîmes également l'initiative de lancer une réforme d'IRG afin de développer son efficacité et ses capacités de coopération. Compte tenu de l'ambition de ce projet, la présidence autrichienne poursuit en 2021 la réforme d'IRG. Parallèlement, plusieurs accords de coopération ont été conclus dans le cadre de l'European Network of Rail Regulatory Bodies pour le secteur ferroviaire et le Thessaloniki Forum pour le secteur aéroportuaire.

Sur le plan économique, nous pouvons constater que la chute de la demande de transport constitue la conséquence directe des mesures de confinement et des restrictions imposées, même si des résultats fort différents entre le transport de passagers et le transport de marchandises sont apparus. En effet pour le secteur ferroviaire, le transport de voyageurs a connu une baisse d'approximativement 50% alors que le transport de marchandises n'a subi qu'une baisse de 7%. Des différences sont également apparues au niveau des différents segments de marché et pour le secteur ferroviaire c'est globalement le transport international de voyageurs qui a le plus souffert.

Pour le secteur aéroportuaire, le nombre de passagers ayant fréquenté l'aéroport de Bruxelles-National a considérablement chuté en passant de plus de 26 millions de passagers en 2019 à 6,7 millions en 2020. La seule exception à cette chute des résultats concerne le transport aérien de marchandises qui a connu une hausse entre 2019 et 2020, en passant d'un peu plus de 500 tonnes à 511 tonnes. Comme on peut le constater, la situation est globalement difficile pour l'ensemble des opérateurs de transport qui disposent d'un modèle économique générant de faibles marges bénéficiaires. Nous pouvons toutefois constater que le nombre de faillites ou de restructurations n'a pas été démesuré durant cette année, ce qui peut nous faire penser que les deux secteurs offrent une bonne résilience.

Il ne faudrait toutefois pas tirer de conclusions hâtives sur cette capacité des secteurs de transport si cette situation devait se prolonger, car comme toute chose cette résilience a ses limites. Ceci est d'autant plus vrai que les mesures d'aide aux secteurs de transport ne compenseront pas les pertes subies et par nature ne pourront pas se prolonger indéfiniment.

Nonobstant ce contexte difficile et avec l'espoir d'assister à un rapide redressement, je réitère le soutien de toute mon équipe et de moi-même au développement de services de transport qui intégreront les avancées économiques et technologiques du futur.

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 2020 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. Avec l'entrée en fonction du nouveau gouvernement en 2020, le Service de Régulation relancera le projet du statut avec le nouveau ministre de référence. 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 vise 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.

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, la séparation comptable 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 2020 à 1.454.348 €, 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 dépenses

Les mesures imposées dans le cadre de la pandémie du coronavirus ont eu un impact sur différentes activités. Ainsi, en 2020, les dépenses budgétisées pour les missions à l'étranger, les formations et les coûts liés à l'organisation de la présidence de l'IRG-Rail par le Service de Régulation n'ont finalement pas été engagées.

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 2020. Le tableau ci-dessous reprend l'évolution du personnel du régulateur depuis sa création.



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 2020 concernaient l'ICT (la réalisation d'un Document Management System, des garanties concernant la confidentialité et les droits d'accès), l'amélioration des mesures RGDP, la continuité des services (niveau critique de certaines fonctions de support tels que le secrétariat et les traductions) et l'absence d'un propre statut (juridique, personnel, financier).



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

7



décisions

En 2020, le Service de Régulation prit 5 décisions pour le secteur ferroviaire et 2 pour le secteur aéroportuaire

20



dossiers traités

En 2020, 20 dossiers ont été traités par le Service de Régulation. La majorité de ceux-ci ont été menés « ex officio ».

4



avis

Le Service de Régulation a rendu en 2020, 4 avis: trois concernent le secteur ferroviaire, le quatrième concerne l'aéroport de Bruxelles-National

0



communication officielle

Le Service de Régulation n'a pas diffusé une communication officielle en 2020

1,45



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 2020, trois dossiers ont visé directement le contrôle de la licence d'exploitation.

La coopération entre l'exploitant et le médiateur

Suite à une plainte du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, le Service de Régulation a entamé une mission de contrôle en 2019 pour vérifier le respect, par BAC, de certaines de ses obligations prévues par la licence d'exploitation envers le Service de Médiation. À l'issue de cette mission de contrôle, le Service de Régulation a rendu, en septembre 2020, la décision D-2020-04-LA. Le Service de Régulation a estimé que BAC n'avait contrevenu à la licence ni en refusant d'octroyer aux membres du personnel du Service de médiation un badge d'identification aéroportuaire « airside », ni dans sa manière de répondre aux demandes d'informations émanant du Service de Médiation. Le Service de Régulation a cependant considéré que BAC contrevenait à son obligation, aux termes des articles 10 et 36 de la licence, de se concerter avec le Service de Médiation et de collaborer étroitement avec ce service.

Utilisation des langues dans les conditions générales de l'exploitant

En 2020, la Commission permanente de contrôle linguistique a informé le Service de Régulation du dépôt d'une plainte par une ASBL visant les conditions d'utilisation publiées par Brussels Airport sur son site web. La plainte portait plus particulièrement sur une clause de ces conditions stipulant que leur version néerlandaise est la seule version officielle et qu'elle prime les versions anglaise et française.

Comme l'ASBL estimait que ces conditions d'utilisation avaient été validées par le Service de Régulation, ce dernier était concerné par l'objet de la plainte, en même temps que Brussels Airport.

Le Service de Régulation a expliqué à la Commission permanente de contrôle linguistique que sa compétence en matière de conditions d'utilisation ne s'applique qu'à l'établissement préalable de leur contenu, ce qui a été fait par un arrêté du 31 mars 2006. Les conditions d'utilisation concrètes ainsi que l'emploi des langues en la matière ne sont pas approuvés a posteriori par le Service de Régulation.

La Commission linguistique a précisé ultérieurement dans un avis officiel que la réglementation concernant l'emploi des langues en matière administrative est d'application à Brussels Airport. Sur cette base, le français et le néerlandais doivent être sur un pied d'égalité. La plainte contre Brussels Airport a dès lors été jugée fondée. En revanche, celle contre le Service de Régulation a été jugée infondée, étant donné que ce dernier a été suivi dans son raisonnement selon lequel sa compétence légale de déterminer le contenu des conditions d'utilisation n'implique pas qu'il est également compétent pour l'emploi des langues en la matière.

Le respect des conditions de la licence dans le contexte du COVID-19

Le Service de Régulation a reçu plusieurs plaintes du médiateur de l'aéroport de Bruxelles-National relatives au respect des conditions de la licence dans le contexte des mesures sanitaires COVID-19.

La première plainte portait sur les mesures sanitaires provisoires recommandées en mars 2020 par l'OMS devant être prises dans l'aéroport de Bruxelles-National. Le Service de Régulation a considéré ne pas disposer d'éléments suffisants pour entamer une mission de contrôle relative à la mise en œuvre de lignes directrices provisoires de l'OMS. Les règles en matière sanitaire étant régulièrement adaptées par arrêté ministériel en fonction de l'évolution de la crise du covid-19.

La deuxième plainte portait sur le non-respect du port du masque en mai 2020 dans l'aéroport de Bruxelles-National. Le Service de Régulation a considéré que BAC, en rendant obligatoire le 6 mai 2020 le port du masque dans l'aéroport, a respecté l'avis du conseil national de sécurité et l'arrêté ministériel du 8 mai 2020 qui a élargi l'obligation pour toute personne à partir de 12 ans de se couvrir la bouche et le nez avec un masque ou toute autre alternative en tissu dès l'entrée dans l'aéroport. Dès lors, le Service de Régulation a considéré cette plainte sans objet et n'a pas estimé opportun d'entamer une mission de contrôle relative au port du masque. La troisième plainte portait sur la fermeture de la piste 25 L de l'aéroport de Bruxelles-National en mai 2020. La décision de fermer temporairement la piste 25 L a résulté de la diminution du nombre de passagers et donc de mouvements de vol. Le Service de Régulation a noté que l'usage d'une seule piste de décollage et d'atterrissage était suffisante pour répondre aux demandes limitées de capacité conformément à l'article 23 de l'arrêté licence .

Concernant les normes en matière d'incendie pendant la période de fermeture de la piste 25 L, la caserne de pompier ouest est restée opérationnelle et a veillé à la sécurité sur le tarmac pendant cette période conformément à l'article 27,§1 de l'arrêté licence.

Après l'examen de la fermeture temporaire de la piste 25 L et des normes en matière d'incendie (pendant cette période de fermeture), le Service de Régulation a considéré qu'il n'était pas opportun d'entamer une mission de contrôle sur ces éléments.

Les tarifs de Brussels Airport

En 2020, le Service de Régulation a traité un dossier relatif aux tarifs de l'aéroport de Bruxelles-National.

Les consultations tarifaires pour la période 2021-2026

La consultation pluriannuelle entre le titulaire de la licence d'exploitation et les compagnies aériennes a débuté en janvier 2020 à Brussels Airport. Cette consultation avait pour but de fixer la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire pour la période de régulation du 1er avril 2021 au 31 mars 2026 inclus.

L'arrêté octroyant la licence prévoit que les parties sont tenues de se transmettre avant et pendant la consultation certaines informations relatives à la prochaine période de régulation de cinq ans, telles que les prévisions en matière de trafic et d'investissements faites par l'exploitant aéroportuaire. Sur la base de ces informations, le titulaire estime les frais qu'il supportera les cinq prochaines années pour les activités régulées à l'aéroport. Le titulaire cherche ensuite à récupérer ces frais via le prélèvement de redevances aéroportuaires aux compagnies aériennes.

La crise du coronavirus a éclaté pendant cette consultation pluriannuelle. En raison de ses effets sur les activités économiques du titulaire et de ses utilisateurs, certaines des données déjà échangées entre les parties et portant sur les cinq années à venir sont devenues inutilisables et obsolètes. Le Service de Régulation était donc d'avis que, tant que l'exploitant et les utilisateurs étaient dans l'incertitude quant à la durée des conséquences de la crise du coronavirus et à leur ampleur, la poursuite de la consultation pluriannuelle était inutile et qu'il était nécessaire de déroger aux conditions de la licence d'exploitation.

C'est pourquoi il a été proposé dans l'avis A-2020-02-LA soumis au Ministre de la Mobilité de prolonger la période de régulation en cours d'un an, soit jusqu'au 31 mars 2022 inclus. La consultation pluriannuelle a ainsi pu être reportée à un moment ultérieur où les parties seraient en mesure de mieux évaluer leur situation. En outre, la prolongation d'un

an de la période de régulation actuelle impliquait que la prochaine période de régulation courrait du 1er avril 2022 au 31 mars 2027 inclus. Par ailleurs, il a été recommandé de maintenir les tarifs, qui étaient en vigueur au cours de la dernière année de la période de régulation, pendant l'année de la prolongation et ce, afin de garantir une sécurité juridique à toutes les parties concernées. Les positions formulées dans l'avis ont été suivies par le législateur et officialisées par la loi du 20 mai 2020 . Suite à la prolongation de la période de régulation en cours jusqu'au 31 mars 2022 inclus, une nouvelle consultation pluriannuelle devait en principe être lancée en janvier 2021.

Une nouvelle analyse de la situation du marché du transport aérien réalisée par le Service de Régulation a révélé que les parties seraient toujours dans l'incapacité de s'échanger des prévisions pour les cinq années à venir, celles-ci n'ayant toujours pas pu être estimées correctement en raison de la crise prolongée du coronavirus.

Une nouvelle prolongation de la période de régulation jusqu'au 31 mars 2023 inclus a donc été proposée dans l'avis A 2020-04-L. Cette prolongation signifierait que la période de régulation actuelle durerait exceptionnellement sept ans et que la prochaine période de régulation courrait du 1er avril 2023 au 31 mars 2028 inclus. Il a également été recommandé de maintenir les tarifs, qui étaient en vigueur au cours de la sixième année de la période de régulation actuelle, pendant la prolongation.

Les propositions du Service de Régulation ont été entérinées par la loi du 20 janvier 2021 . Autrement dit, sous réserve d'éventuelles nouvelles mesures consécutives à la pandémie, la consultation pluriannuelle devrait débuter en janvier 2022.

LA QUALITÉ À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

En 2020, le Service de Régulation a traité un dossier relatif à la qualité des services fournis à l'aéroport de Bruxelles National.

L'approbation du SLA assistance en escale

Swissport Belgium SA, l'un des prestataires d'assistance bagages et d'assistance opérations en piste pour les vols passagers à Brussels Airport, a été déclarée en faillite en juin 2020 à la suite de la crise de la COVID-19. Par conséquent, seule Aviapartner disposait encore d'une licence à long terme pour effectuer le traitement des bagages et l'assistance en piste à Brussels Airport.

La réglementation obligeant l'exploitant aéroportuaire à inclure deux prestataires de services dans ces catégories d'assistance en escale, un appel d'offres officiel a été lancé pour remplacer Swissport. Dans l'intervalle, l'exploitant a accordé une licence temporaire de six mois au prestataire de services d'assistance en escale Alyzia SAS.

Préalablement à la procédure de sélection, Brussels Airport a soumis le Service Level Agreement, qu'il est tenu de conclure avec les prestataires de services d'assistance en escale, au Service de Régulation. Ce dernier a approuvé les normes de qualité imposées aux prestataires de services d'assistance en escale par le biais de la décision D-2020-03-L.



AÉROPORTS

6,74



millions de passagers à l'Aéroport de Bruxelles-National

Il a été constaté une baisse du nombre de passagers de 74% par rapport à 2019. Il va sans dire que ça a été causée par la crise sanitaire

Les normes de sécurité que doivent respecter les prestataires de services d'assistance en escale ont été placées par l'exploitant aéroportuaire sous l'autorité d'approbation de la Direction Générale Transport Aérien.

3



plaintes traitées

Trois dossiers de plaintes concernant le respect des conditions de la licence ont été traités en 2020.

95.813



mouvements aériens à l'Aéroport de Bruxelles-National

Cela représente une baisse de 59% par rapport à l'année précédente

511.613



tonnes de fret transportées à l'Aéroport de Bruxelles-National

Une hausse de 2,2 % fut constatée par rapport à l'année précédente.

130



destinations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National

Au second semestre 2020, le nombre de destinations est tombé à 130 en raison de la pandémie.

29,91



€ revenu par passager à l'Aéroport de Bruxelles-National

En 2020, chaque passager, qui embarque à Bruxelles, paie un montant de 29,91 € pour l'utilisation des infrastructures de l'aéroport et de sécurité.

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

Comme chaque année, le Service de Régulation a rendu un avis sur le projet de document de référence du réseau que le gestionnaire de l'infrastructure a soumis pour consultation au secteur. La nouvelle structure introduite par RNE ayant été suivie pour la première fois, le document de référence du réseau a fait l'objet cette année d'une mise à jour relativement importante. Cette nouvelle structure sera utilisée par tous les membres de RNE.

Les documents de référence du réseau auront donc la même structure et le même contenu partout en Europe, ce qui facilitera leur consultation par les entreprises ferroviaires.

L'avis A-2020-04-S a abordé plusieurs thèmes et la plupart des remarques ont porté sur les dispositions relatives à la répartition des capacités et aux conditions d'accès.

Les trains internationales/nuits

La SNCB a informé le Service de Régulation de l'augmentation de la fréquence en décembre 2020 et 2021 du service de transport de passagers de la ligne internationale « Night Jet » reliant Bruxelles à Vienne.

Le Service de Régulation a notifié cette extension aux régulateurs allemand et autrichien conformément au règlement d'exécution 2018/1795. En revanche, cette notification n'a pas fait l'objet d'une publication sur le site internet du Service de Régulation en vue d'une éventuelle demande de test de l'équilibre économique étant donné que cette extension ne concernait pas l'exploitation d'un service de transport intérieur de passagers.

La convention de capacité

Le 29 octobre 2020, Infrabel a sollicité l'avis du Service de Régulation sur le contrat de réservation des capacités. Cette demande d'avis portait spécifiquement sur l'obligation pour les candidats non-entreprises ferroviaires de souscrire un contrat d'assurance visant à couvrir leur responsabilité.

Cet avis sera rendu dans le courant de 2021.

La convention de transport

Conformément à la loi portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, la SNCB et Infrabel doivent conclure une convention de transport qui établit la collaboration opérationnelle entre ces entreprises, et ce, dans le cadre de leurs missions de service public et en vue de fournir un service ponctuel et de qualité aux voyageurs. Il appartient légalement au Service de Régulation de rendre un avis sur le contenu de la convention de transport avant sa conclusion ou sa modification. La convention de transport est conclue pour une période de cinq ans. La convention de transport existante entre la SNCB et Infrabel expirant en 2020, la SNCB et Infrabel ont soumis un projet de nouvelle convention de transport pour la période de 2020 à 2024 au Service de Régulation en vue d'obtenir son avis à ce sujet. Dans son avis A-2020-01-S, le Service de Régulation a recommandé que la coopération entre les deux parties soit décrite de manière plus concrète et plus mesurable dans la convention de transport.

C'est pourquoi les documents auxquels la convention de transport fait référence et qui régissent la coopération opérationnelle entre les parties doivent faire partie de la convention de transport proprement dite. De cette manière, la convention devient plus transparente et le Service de Régulation peut exercer correctement sa compétence légale d'audit. Le Service de Régulation a également préconisé d'omettre de la convention de transport les thèmes qui sont régis dans d'autres textes contraignants, tels que les dispositions relatives aux travaux à l'infrastructure ferroviaire. En incluant malgré tout ces thèmes dans la convention de transport, le traitement équitable des autres opérateurs ferroviaires risque de ne pas être garanti, soit par Infrabel en tant que gestionnaire de l'infrastructure, soit par la SNCB en tant que prestataire de services. Infrabel et la SNCB devaient encore faire approuver la convention de transport définitive en 2020 par arrêté royal.

Conflits d'intérêt

Le Code ferroviaire prévoit des incompatibilités entre certaines fonctions chez le gestionnaire d'infrastructure et certaines fonctions au sein d'une entreprise ferroviaire. L'objectif de cette législation est de prévenir des conflits d'intérêt et de s'assurer qu'aucune discrimination ne puisse exister entre entreprises ferroviaires.

Plus précisément, le Code ferroviaire prévoit qu'une personne membre du Conseil d'administration, du comité de direction et les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de

planification de l'entretien chez le gestionnaire d'infrastructure ne peuvent pas être membre du conseil d'administration ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire.

Le Service de Régulation a mis en place une procédure pour vérifier le respect de cette législation. La procédure prévoit que le Service de Régulation obtienne du gestionnaire d'infrastructure un organigramme détaillé lui permettant d'identifier les personnes visées par cette législation. Il s'est assuré que les personnes visées par cette législation aient signé une déclaration d'absence de conflit d'intérêt. Parallèlement à cela, le Service de Régulation rassemble la liste des membres des conseils d'administration et de direction des entreprises ferroviaires actives sur le réseau belge. Ensuite, un rapport sera établi par le Service de Régulation. S'il s'avère qu'aucune personne se trouvant sur la liste des personnes concernées chez le gestionnaire d'infrastructure ne se trouve sur la liste des membres du conseil d'administration et/ou de direction d'une entreprise ferroviaire, le rapport conclura que la législation est respectée. Si une ou plusieurs personnes se trouvent sur les deux listes, cet élément sera signalé dans le rapport. Le rapport sera transmis au gestionnaire d'infrastructure.

Sur base des réponses du gestionnaire d'infrastructure, le Service de Régulation prendra une décision, soit pour acter que la législation est respectée soit pour demander des mesures correctrices afin de remédier aux infractions à cette législation. Un premier contrôle effectif de cette exigence sera effectué en 2021.

Les redevances ferroviaires

Le tarif hyperpointe

Suite à la modification de la structure tarifaire d'Infrabel et à la publication des formules de calcul du coût direct et de la majoration dans le document de référence du réseau de 2021, le Service de Régulation a lancé une mission de contrôle visant à vérifier la conformité des majorations, en ce compris le principe de l'« hyperpointe », avec la réglementation applicable en la matière. Cette mission d'audit a permis de conclure que la redevance tarifaire « hyperpointe » utilisée ne répond pas aux conditions légales énoncées à l'article 58 du Code ferroviaire (cf. discrimination éventuelle). Compte tenu de la continuité tarifaire et économique d'Infrabel et de son client, le Service de Régulation a décidé que, pour les segments HKV NON OSP et HST, le tarif « hyperpointe » ne peut pas être appliqué sur les sections autres que la jonction Nord-Midi, et ce, avec effet immédiat (décision D-2020-02-S). Pour le segment HKV-OSP, le tarif ne pourra plus être appliqué sur les sections autres que la jonction Nord-Midi après la clôture de l'horaire de service 2021. Suite à la décision D-2020-02-S, Infrabel a établi un « nouveau tarif hyperpointe » et a sollicité l'avis du Service de Régulation. La formule de l'hyperpointe a été adaptée et ne s'appliquerait désormais plus qu'aux points d'entrée et de sortie de la jonction Nord-Midi.

Le Service de Régulation a donc examiné si les adaptations proposées par Infrabel étaient conformes à la décision ainsi qu'à la législation et à la réglementation en vigueur, et plus particulièrement aux conditions de modification de la formule, aux conditions et principes des majorations, aux exigences tarifaires et au principe de non-discrimination. Le Service de Régulation a conclu dans son avis A-2020-03-S que la nouvelle formule était conforme à la décision et que, de manière générale, il n'y avait aucun élément indiquant que la formule serait contraire à la législation et la réglementation. Cependant, le Service de Régulation a demandé à Infrabel de réévaluer les études de faisabilité (test « market-can-bear ») afin de prendre en compte l'impact de facteurs marquants sur le marché, tels que la COVID-19. Il a également souligné l'importance cruciale d'une étude de faisabilité correcte. Ainsi, une segmentation/différenciation plus approfondie peut s'avérer utile (par exemple pour le segment HKV NON-OSP) et une modification de la méthodologie peut s'avérer utile/nécessaire s'il apparaît clairement que les données ne sont pas disponibles à 100 %.

Le coût de distribution de l'électricité

Conformément à l'avis « 2019-04-C relatif au document de référence du réseau 2021 » du Service de Régulation, Infrabel a classé à la mi-2020 la composante « les autres services liés au transport et à la distribution du courant de traction » du produit YourPower dans les prestations complémentaires au lieu des prestations minimales. Infrabel a adapté le calcul du tarif dans le document de référence du réseau 2021 conformément aux exigences légales modifiées.

Plainte Thalys

Thalys a adressé une plainte auprès du Service de Régulation relative à la majoration de la redevance d'utilisation de l'infrastructure pour la jonction Nord-Midi en période d'hyperpointe applicable au segment HST (les services de transport de voyageurs aptes à la grande vitesse qui sont exploités de manière commerciale) pour les horaires de service 2021 et 2022. Thalys considère que cette majoration ne respecte pas les principes de tarification de l'article 56 du Code ferroviaire et de l'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.

Ce dossier est actuellement en cours.

Les capacités

L'attribution des capacités en cas de travaux d'infrastructure (plainte Lineas) Courant 2018, les candidats SA Lineas et Sibelit ont déposé plainte auprès du Service de Régulation dans le cadre d'un litige les opposant au gestionnaire d'infrastructure concernant la procédure de répartition des capacités d'infrastructure lors de travaux. En cours d'enquête et à la demande des SA Lineas et Sibelit, cette plainte a été suspendue afin de permettre aux parties de trouver un arrangement. Après un peu plus d'un an de suspension, le Service de Régulation a considéré la procédure de plainte clôturée en l'absence de reprise de celle-ci par les candidats SA Lineas et Sibelit

Mission de contrôle « Travaux »

Fin février 2019, le Service de Régulation a lancé une mission de contrôle ayant pour thème la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé réalisés par Infrabel. Cette mission de contrôle visait, d'une part, à décrire la manière dont Infrabel organise les travaux et l'entretien et, d'autre part, à identifier les problèmes et les points critiques éventuels. Dans le cadre de cette mission de contrôle, une consultation des entreprises ferroviaires a été lancée et plusieurs rencontres ont été organisées avec Infrabel.

Le gestionnaire de l'infrastructure avait déjà commencé à revoir les processus internes relatifs aux travaux suite au lancement de cette mission de contrôle. Afin de pouvoir contribuer activement à ce processus de révision, le Service de Régulation a formulé quatorze recommandations concrètes à l'intention du gestionnaire de l'infrastructure dans sa Décision 2020-06-S. Il a notamment recommandé une simplification du BNX, une coopération plus étroite avec les gestionnaires de l'infrastructure des pays voisins en matière de planification des travaux et une meilleure implication des exploitants d'installations de service dans le processus.

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

Le 12 mars 2020, le Service de Régulation a imposé via la décision D-2020-01-S des mesures conservatoires à Infrabel dans le cadre de la mission de contrôle sur la répartition des capacités pour l'horaire de service 2020. Infrabel a appliqué une procédure de répartition des capacités non conforme au document de référence du réseau et au Code ferroviaire.

Ces mesures conservatoires visent à mettre fin à l'infraction avec effet immédiat et à prévoir une disposition d'atténuation pour les candidats.

Le 26 novembre 2020, le Service de Régulation a pris la décision D-2020-05-S. Une amende administrative de 762 090 € a été infligée à Infrabel pour les infractions constatées. Il a été décidé qu'un tiers de l'amende serait effectif. Des circonstances atténuantes ayant été prises en compte, les deux tiers de cette amende ont été infligés avec sursis, à la condition qu'Infrabel ne commette pas d'infractions similaires dans les trois ans suivant la décision. En cas de non-respect de cette condition, le Service de Régulation peut décider que la partie assortie d'un sursis de l'amende administrative devienne effective.



FERROVIAIRE

184



millions de passagers SNCB

En 2020, la SNCB a transporté 184 millions de passagers, soit une diminution de 27% par rapport à l'année précédente qui est entièrement due aux circonstances exceptionnelles de l'année 2020.

13.383.557



ton./km de fret acheminés en 2020

En 2020, le volume du fret transporté sur les rails a baissé de 9,1% par rapport à l'année dernière.

713



million € revenus d'Infrabel via ses redevances

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

12



entreprises ferroviaires actives sur le réseau belge

Cela représente une diminution de 2 entreprises ferroviaires par rapport à 2019.

2,1



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

Cela représente qu'un tiers par rapport aux nombres des passagers transportés des années précédentes. Cette baisse est causée par les mesures prises dans le contexte de la crise sanitaire en 2020.

3.818



km de longueur totale du réseau ferroviaire belge

Cela constitue une extension du réseau ferroviaire avec plus que 200 km

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'écartier 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



installations
d'approvisionnement
en carburant



installations de
nettoyage du
matériel roulant



ateliers de
maintenance

555

gares passager

113

gares de triage et de formation

44

terminaux frets (dont les ports)

Toujours en 2020, le Service de Régulation poursuit ses travaux concernant les installations de service. Suite à la communication organisée en 2019 avec Infrabel concernant le règlement d'exécution 2017/2177 (qui a clarifié les règles applicables aux exploitants d'installations de service en ce qui concerne, entre autres, (la transparence sur) les conditions d'accès et l'accès non discriminatoire), le Service de Régulation a reçu plusieurs demandes d'exploitants en 2020. Ces demandes étaient soit des demandes portant sur les conditions à remplir pour obtenir une dérogation à certaines règles du règlement d'exécution, soit des demandes d'explication concernant la description de l'installation de service qui doit être établie par tous les exploitants. Conformément au règlement d'exécution, ces descriptions d'installations de service doivent figurer dans le document de référence du réseau. Toutefois, le Service de Régulation note que cela reste un point faible. Bien que le gestionnaire de l'infrastructure ait déjà reçu un nombre accru de descriptions d'installations de service en 2020, nombre d'exploitants demeurent toujours en défaut. Les installations de service constituent une partie essentielle de l'infrastructure ferroviaire et la transparence en matière de conditions d'accès à ces installations est fondamentale pour la poursuite du développement du marché ferroviaire. C'est pourquoi le Service de Régulation continuera à coopérer étroitement avec le gestionnaire de l'infrastructure et les autres acteurs du marché ferroviaire dans ce domaine.



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 ait 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 2020, le Service de Régulation a adapté l'approche de son moniteur du marché. L'objectif est de mettre en place un observatoire qui publie des rapports plus courts mais plus fréquents sur une série d'indicateurs. Ainsi, en 2020, un rapport sur le transport de voyageurs par train et un rapport sur le transport de fret par train ont été publiés pour la première fois. Ces rapports peuvent être consultés sur le site web du Service de Régulation.

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. Compte tenu du contexte particulier en 2020, une enquête a été réalisée auprès des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des exploitants d'installations de service, sur l'impact sur les volumes de transport, la structure des coûts, les conséquences financières, la résilience du secteur et la nécessité d'une intervention des pouvoirs publics. Les résultats de cette enquête seront publiés en 2021.

Le monitoring de l'aéroport de Bruxelles-National

Pour l'aéroport de Bruxelles-National, le moniteur du marché existant a également évolué vers le format d'observatoire. Un premier rapport sous cette forme a été publié en 2020 et est disponible sur le site web.



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 2020, la concertation avec le SSICF avait comme objet principal les installations de service.

Thessaloniki Forum – Airport Regulators Working Group on Market Power Assessments

Le Service de Régulation est membre du Thessaloniki Forum, un groupe de travail européen qui réunit l'ensemble des régulateurs économiques en charge des aéroports. En 2020, le Thessaloniki Forum a rédigé deux nouveaux rapports. Le premier rapport, intitulé « Airport Charges and Environmental issues and considerations », traite des possibilités de différencier les redevances aéroportuaires en fonction de certains aspects environnementaux, tels que les émissions de CO₂ des avions. Le deuxième rapport, intitulé « Airport Till Structure and Cost Allocation », aborde les différents systèmes de caisse et mécanismes d'allocation des coûts utilisés par les exploitants aéroportuaires pour calculer leurs redevances aéroportuaires. Ces rapports ont été adoptés et publiés par le Forum au début de 2021.

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. Le thème principal en 2020 était bien évidemment l'impact de la situation sanitaire sur le secteur ferroviaire.

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 de *co-chair* dans le groupe de travail « charges ». Également, pendant l'année 2020, le Service de Régulation, représenté par son directeur, a présidé IRG-Rail. Le Service de Régulation a ainsi, tout au long de l'année 2020, coordonné et organisé les activités de ce réseau, et veillé à une poursuite optimale de ces activités malgré les restrictions liées à la crise sanitaire. Outre les responsabilités incombant habituellement à la présidence du réseau et incluant notamment la rencontre de nombreux acteurs du secteur ferroviaire, le Service de Régulation a coordonné la préparation d'une prise de position publique d'IRG-Rail sur les mesures adoptées dans le secteur du rail pour sortir de la crise du Covid-19 et veillé à intégrer l'étude des conséquences de cette crise sur le secteur du rail dans les travaux de « market monitoring » d'IRG-Rail.

Le Service de Régulation a également entamé une procédure d'amélioration du fonctionnement du réseau. Enfin, 2020 a également été l'année d'adoption d'une stratégie du réseau pour les quatre prochaines années. Les différents documents adoptés par le réseau sont publiés sur son site internet.

Les activités en 2020 des différents groupes de travail peuvent être résumées comme suit:

Legal Development

Le groupe de travail d'IRG-Rail consacré aux développements législatifs a suivi et répertorié les mesures adoptées par les différents États représentés au sein d'IRG-Rail pour lutter contre la crise du Covid-19, et analysé la proposition de la Commission européenne à l'origine du règlement 2020/1429 « arrêtant des mesures pour un marché ferroviaire durable compte tenu de la propagation de la COVID-19 ». Ce groupe a également travaillé sur le test de l'équilibre économique par le biais d'un « workshop » lors duquel les régulateurs ont pu échanger leurs expériences sur la transposition en droit interne des règles européennes en la matière, et sur l'exécution du test proprement dite.

Ce groupe a également poursuivi son travail d'échange d'informations et d'études de cas en matière de pratiques discriminatoires restrictives de la concurrence. Un workshop sur le sujet a notamment été organisé en coordination avec la Commission européenne. Enfin, le groupe de travail a entamé un travail d'analyse des systèmes de distributions des tickets dans les différents États représentés au sein d'IRG-Rail, en vue d'informer le travail législatif de la Commission européenne sur ce sujet. Le Service de Régulation a participé à ces différents travaux en prenant part aux réunions et workshops du groupe, en contribuant à la préparation de différents textes, et en présentant aux membres du groupe sa méthodologie relative au test de l'équilibre économique.

Access

Le groupe de travail Access a poursuivi son travail sur le développement du projet TTR (Timetable Redesign) et de ses pilotes. Les activités menées en 2020 ont permis de mettre en évidence les questions juridiques et réglementaires qui devront être abordées afin de résoudre les problèmes d'harmonisation des procédures d'attribution des horaires en Europe et veiller à faciliter la coopération au niveau international.

Le groupe Access a également entrepris en matière de TCR (Temporary Capacity Restrictions) une enquête sur les pratiques nationales concernant la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé ainsi que concernant la transposition de la décision déléguée 2017/2075 (nouvelle annexe VII de la directive 2012/34) et

ses liens avec la gestion de l'infrastructure saturée.

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 2020, l'IRG-Rail Market Monitoring Working Group a rédigé le neuvième IRG-Rail Market Monitoring Report relatif à l'année civile 2019. Le rapport donne un aperçu des développements du marché dans le secteur sur le plan économique et opérationnel, ainsi que de la compétitivité du secteur. Une attention particulière y a également été accordée à l'impact de la crise sanitaire de la COVID-19 – et des mesures prises – sur le marché ferroviaire européen au cours du premier semestre de 2020.

Access to service facilities

En 2020, les travaux du groupe de travail « Access to Service Facilities » se sont basés sur les travaux déjà entamés les années précédentes. Ainsi, le monitoring des dérogations que les exploitants peuvent obtenir pour certaines parties du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 s'est poursuivi. Le suivi des développements concernant le portail commun mis en place par la Commission européenne s'est également poursuivi.

En outre, l'impact de l'arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-210/18 a également été examiné. Dans cet arrêt, la Cour de justice a jugé que les plates-formes pour passagers devaient être considérées comme faisant partie de l'infrastructure ferroviaire. Le groupe de travail a examiné l'impact de cet arrêt sur l'accès aux gares et aux terminaux et ses effets sur d'autres installations de service.

En lien avec ce qui précède, mais aussi en réponse à une question de la « European Sea Port Organisation » sur la classification des voies ferrées portuaires, le groupe de travail s'est penché sur la manière dont les voies ferrées dans les principaux ports maritimes et intérieurs des États membres sont considérées, soit comme installations de service, conformément à l'annexe II de la directive 2012/34, soit comme infrastructures. Les travaux en la matière sont toujours en cours et se poursuivront en 2021.

Charges

Le groupe de travail Charges a concentré son activité en 2020 sur deux papiers qui ont tous les deux été approuvés par les instances d'IRG Rail et publiés sur le site d'IRG Rail :

- un papier sur les services passagers internationaux ;
- une mise à jour du papier publié tous les deux ans par le groupe de travail proposant une revue des pratiques de redevances en Europe.

Services passagers internationaux

Ce papier réalise une synthèse et une analyse des services passagers internationaux proposés en Europe. Le groupe de travail a passé au crible plus de 150 liaisons ferroviaires internationales. Le papier propose une synthèse des caractéristiques de ces services en terme de vitesse (grande vitesse versus vitesse classique), de périodes (jour/nuit), de fréquence, de caractéristiques commerciales, de types d'infrastructure (lignes classiques, lignes à grande vitesse, ponts, tunnels)... Le papier propose également une analyse des

pratiques de redevances pour ce type de services et des différences qui peuvent apparaître entre pays parfois pour le même type de services. Le papier a également procédé à une analyse des facteurs qui peuvent expliquer totalement ou partiellement ces différences de niveaux de redevances. Enfin, le papier présente trois études de cas : les deux premières concernent des services de trains de nuit. Le dernier concerne un service de train à grande vitesse : Le Thalys.

Revue des pratiques de redevances en Europe

Tous les deux ou trois ans, le groupe de travail Charges propose une réédition actualisée des pratiques de redevances ferroviaires en Europe avec des focus qui changent à chaque réédition. En 2020, le groupe de travail Charges a donc rédigé une nouvelle version de sa revue des pratiques de redevances en Europe. La version publiée en 2020 s'est focalisée sur trois aspects :

- les investigations et les revueçs menées par les autorités de régulation pour contrôler les systèmes de redevances établis par les gestionnaires d'infrastructures ;
- les principes de segmentations de marchés et les modalités d'établissement de segmentations de marché en Europe ;
- Les méthodologies utilisées par les pays membres pour établir les coûts directs.

Charges for Service Facilities

Les thèmes de ce groupe de travail portaient principalement sur le bénéfice raisonnable qu'un exploitant d'installation de service ou un prestataire de services peut viser et ses modes de calcul. La situation dans les terminaux de marchandises et la manutention des marchandises y afférente ont été spécifiquement abordées dans ce contexte.

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.