



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

**Avis n° A-2022-03-C relatif au projet de document de référence du réseau pour la période
du 10 décembre 2023 au 14 décembre 2024**

1 Objet

1. Conformément à l'article 20 de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (ci-après « le Code ferroviaire »), le gestionnaire de l'infrastructure établit le document de référence du réseau (ci-après le « DRR ») et en assure la publicité, après consultation de l'organe de contrôle, des candidats et des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau.
2. L'article 21 du Code ferroviaire et son annexe 2 définissent le contenu et la structure du DRR.
3. Conformément à l'article 63, § 1, du Code ferroviaire, en exécution de ses missions de conseil, le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National (ci-après « le Service de Régulation ») rend des avis.
4. Le 17 août 2022, le Service de Régulation a reçu un e-mail d'Infrabel l'informant de la disponibilité, sur le site internet d'Infrabel, du projet de DRR 2024¹. Le présent avis traite de la conformité de ce projet de DRR à la réglementation européenne et belge. Il traite également de la conformité du projet à l'Avis A-2021-06-S du Service de Régulation sur le projet de DRR 2023.

2 Analyse du projet

2.1 Remarque générale

5. **Version anglaise du projet.** Dans son Avis A-2021-06-S sur le projet de DRR 2023, le Service de Régulation, constatant qu'aucune version du projet de DRR 2023 n'avait été publiée par Infrabel en langue anglaise, a recommandé à Infrabel de procéder à cette publication. Dans son courrier du 31 janvier 2022 répondant à cet Avis (ci-après la « Réponse du 31 janvier 2022 »), Infrabel a indiqué ne pas mettre à disposition de version anglaise du projet pendant la consultation, mais publier une version anglaise du document final, à l'issue de la consultation. Infrabel a ajouté que les versions française et néerlandaise du document étaient seules à faire foi. Le Service de Régulation prend note de ces explications mais réitère qu'une publication en langue anglaise serait souhaitable dès le stade de la consultation.

¹ Version du 16 août 2022 en vigueur pour la période du 10 décembre 2023 au 14 décembre 2024.

2.2 Chapitre 1 : Informations générales

6. **1.3.3.2. Règlement administratif des litiges (p. 12).** Le Service de Régulation recommande à Infrabel d'insérer dans cette section une référence à sa compétence de trancher les « contestations qui lui sont soumises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'attribution des minutes de retard dans le cadre du système d'amélioration des performances », prévue à l'article 62, § 6, du Code ferroviaire.

2.3 Chapitre 2 : Infrastructure ferroviaire

7. **2.3.12 Systèmes de communication (p. 27).** A l'avant-dernier paragraphe de cette section, Infrabel décrit l'équipement destiné à prévenir les interférences entre les réseaux du GSM-R et ceux des opérateurs de téléphonie mobile et indique que « Si cet équipement n'est pas installé à bord du matériel roulant, l'entreprise ferroviaire doit informer Infrabel des mesures qu'elle a prises pour prévenir les interférences ». Dans ses avis A-2020-04-S sur le projet de DRR 2022 et A-2021-06-S sur le projet de DRR 2023, le Service de Régulation a relevé que ces projets ne précisait pas ce que ferait Infrabel si les mesures prises par l'entreprise ferroviaire à cet égard n'étaient pas appropriées. Infrabel, dans sa Réponse du 31 janvier 2022, a indiqué que ce point faisait encore l'objet d'échanges au sein d'Infrabel, et que des précisions seraient, le cas échéant, ajoutées au DRR. Le Service de Régulation constate que le projet de DRR 2024 ne contient toujours pas de telles précisions et réitère donc sa remarque.

2.4 Chapitre 3 : Conditions d'accès

8. **3.1 Introduction (p. 30).** Dans son Avis A-2021-06-S sur le projet de DRR 2023, le Service de Régulation a recommandé la suppression de toute référence aux capacités locales dans cette section, qui est relative à l'infrastructure et non aux installations de service. Infrabel, dans sa Réponse du 31 janvier 2022, a proposé de traiter cette recommandation dans le cadre des discussions autour de l'Avis du Service de Régulation « A-2021-03-S ayant trait aux principes généraux du service Your Facilities ». Le Service de Régulation suppose qu'Infrabel fait, en réalité, référence à son avis A-2021-03-S « concernant la proposition de tarif de dépassement » et constate que cet avis concerne un sujet ayant peu de rapports avec la remarque faite ici, selon laquelle le chapitre 3 du projet de DRR est relatif à l'accès à l'infrastructure et non aux installations de service. Le Service de Régulation recommande dès lors à Infrabel traiter la remarque faite ici à bref délai, indépendamment de l'avis A-2021-03-S.

2.5 Chapitre 4 : Attribution des capacités

9. **4.2.1.3. (Corridor) One-Stop Shop (p. 37).** Le Service de Régulation a, dans son Avis A-2021-06-S sur le projet de DRR 2023, conseillé à Infrabel de mentionner dans cette section si les candidats qui souhaitent demander de la capacité sur les corridors de fret doivent conclure un contrat de

réserve de capacités et si la conclusion de ce contrat doit avoir lieu avant l'attribution des capacités. Dans sa Réponse du 31 janvier 2022, Infrabel a répondu que cette section concernant « spécifiquement le rôle du Corridor One-Stop Shop »², il lui semblait « préférable de ne pas y reprendre les informations concernant la conclusion des contrats entre Infrabel et les candidats, ces informations étant déjà incluses dans le chapitre 3 » du DRR. Le Service de Régulation note qu'Infrabel a ajouté une référence à l'annexe B.9 dans la phrase indiquant où sont décrites les conditions applicables à l'utilisation des corridors de fret, cette annexe B.9 clarifiant en son article 3.10 que les « contrats d'accès au réseau sont conclus entre les GI/OR et le candidat sur la base des conditions nationales d'accès au réseau ». Le Service de Régulation reste cependant d'avis qu'il serait plus clair de préciser, dans le texte de la section 4.2.1.3 du DRR ou dans une note de bas de page de cette section, que la procédure d'attribution des capacités sur les corridors est sans préjudice de la nécessité pour le candidat de conclure avec Infrabel un contrat d'utilisation ou un contrat de réserve de capacités.

Le Service de Régulation recommande par ailleurs à Infrabel, pour plus de clarté, de séparer cette section en deux sections distinctes relatives, pour l'une, aux « One-Stop-Shops »³ et, pour l'autre, aux « Corridor One-Stop-Shops »⁴.

10. **4.2.1.4. Organe de contrôle (p. 38).** Le Service de Régulation recommande à Infrabel d'insérer dans la quatrième paragraphe de cette section le titre complet de l'Arrêté royal du 21 mars 2007, à savoir l'Arrêté royal du 21 mars 2007 « relatif au règlement administratif des litiges en matière de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire ».
11. **4.2.2. Procédure de demandes de capacités (p. 39).** Le Service de Régulation recommande à Infrabel d'examiner s'il est possible de ne plus fixer de délai pour les études de faisabilité, et de rester disponible en permanence (pendant toute la période A-1 et A) pour réaliser de telles études.
12. **4.2.2.3.2. Paramètres recommandés (p. 43).** Le dernier paragraphe de cette section est relatif au cas où un candidat souhaite accéder à une installation de service et aux préférences et indications techniques qu'il peut mentionner dans sa demande à cet égard. Cette information se trouve cependant dans la partie du DRR qui est consacrée à l'attribution de capacités de l'infrastructure ferroviaire et non aux installations de service. Le Service de Régulation recommande par conséquent à Infrabel de déplacer ce paragraphe vers le chapitre 7 du DRR, consacré aux installations de service.

Le Service de Régulation relève par ailleurs que ce paragraphe, qui revient à dire que les candidats peuvent, dans leur demande de capacité de l'infrastructure ferroviaire, formuler une demande d'accès à une installation de service, prête à confusion par rapport à l'indication donnée au point 3.1 du projet, selon laquelle « Il appartient aux candidats de faire le lien » entre les sillons (« Your

² Traduction libre : guichet unique du corridor.

³ Traduction libre : guichets uniques.

⁴ Traduction libre : guichets unique des corridors.

Moves ») et les capacités locales (« Your facilities ») et « d'introduire des demandes séparées pour chacun d'entre eux ». Il est recommandé à Infrabel de clarifier cette apparente contradiction.

Enfin, de manière plus générale, le projet de DRR ne contient aucune description claire de la procédure pour demander accès aux installations de service exploitées par Infrabel. Le Service de Régulation recommande l'insertion d'une section dédiée à ce sujet dans le chapitre 7 du DRR.

13. **4.3.2.1. Publication des restrictions temporaires de capacités (p. 47).** Dans cette section du projet, Infrabel mentionne qu'elle organise de manière régulière des réunions avec les candidats afin de les informer des restrictions temporaires de capacités (ci-après « TCR ») à planifier. Cependant, en vertu du point 10 de l'Annexe VII à la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen, les gestionnaires d'infrastructures doivent, avant de publier pour la première fois les TCR, consulter non seulement les candidats, mais également les « principaux exploitants d'installations de service concernés ». Le Service de Régulation recommande à Infrabel d'adapter sa pratique et le DRR en ce sens. Cette recommandation avait déjà été formulée par le Service de Régulation dans sa Décision D-2020-06-S dans le cadre de la mission de contrôle « planification du renouvellement et entretien programmé et non programmé ».

Par ailleurs, dans la même section du projet de DRR, Infrabel indique qu'elle publie la liste des TCR et leur mise à jour sur le « Business Corner »⁵. La publication des TCR est requise par le point 8 de l'Annexe VII précitée. Le Service de Régulation considère que cette information doit être publiée à un emplacement accessible à tous, et non uniquement sur le « Business Corner » d'Infrabel, qui requiert un enregistrement préalable.

14. **4.3.2.4. Critères justifiant un changement d'itinéraire pour les Major TCR (p. 49).** Les critères cités dans cette section comme déterminant les priorités lors de la deuxième étape de la procédure d'établissement des itinéraires alternatifs en cas de « Major TCR »⁶ ne sont pas suffisamment détaillés. Le Service de Régulation recommande à Infrabel d'explicitier en quoi consistent précisément ces critères, et comment ils sont utilisés.

15. **4.5. Traitement des demandes de capacités et procédures d'attribution des sillons (p. 50).** Dans son Avis A-2021-06-S sur le projet de DRR 2023, le Service de Régulation avait recommandé à Infrabel d'inciter davantage les exploitants d'installations de service à coopérer avec Infrabel afin de faire en sorte que la répartition des capacités de l'infrastructure et des capacités des installations de service soit cohérente. Infrabel, dans sa Réponse du 31 janvier 2022, indique ne disposer d'aucun droit ni d'aucun moyen d'obliger les exploitants d'installations de service à coopérer avec elle. Le projet de DRR 2024 n'a pas été modifié sur ce point par Infrabel. En vertu de l'article 7, § 2, alinéa 1, du Règlement d'exécution (UE) 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 le « Règlement

⁵ Traduction libre : coin des affaires.

⁶ Traduction libre : restrictions temporaires de capacité majeures.

d'exécution (UE) 2017/2177 »), la collaboration entre Infrabel et les exploitants d'installations de services constitue une obligation dans le chef de ces deux (catégories de) parties. La formulation du projet de DRR, selon lequel Infrabel contacte les exploitants d'installations de services « pour recueillir leur intention de participer ou non à cette coopération », laisse entendre que les exploitants d'installation de service seraient libres d'y participer ou non. Il y a donc lieu de reformuler le projet de DRR sur ce point. Le Service de Régulation recommande à Infrabel de se référer à la disposition précitée du Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 et de mentionner expressément que collaborer constitue une obligation dans le chef des deux parties, qui sont tenues d'offrir des capacités cohérentes. Le Service de Régulation recommande également à Infrabel d'adopter une attitude plus proactive vis-à-vis des exploitants d'installations de service, en leur proposant d'initiative une méthode de coopération plutôt qu'en se bornant à les contacter « pour recueillir leur intention de participer ou non à cette coopération ».

16. **4.5.3 Demandes ad hoc (p. 53).** Suite aux remarques du Service de Régulation dans son Avis A-2021-06-S sur le projet de DRR 2023, Infrabel a revu le texte de cette section pour y apporter davantage de précisions sur les délais de demande et de traitement des demandes ad hoc. Le Service de Régulation considère cependant que le délai dans lequel les demandes ad hoc à long terme doivent être introduites n'apparaît pas encore assez clairement. Le projet de DRR se réfère, dans sa section 4.5.3.1, à une série de dates « d'application »⁷, mais n'explique pas en quoi consiste la notion de « date d'application », de sorte qu'il n'apparaît pas de manière évidente que ces dates sont les délais dans lesquels les demandes ad hoc à long terme doivent être introduites. Le Service de Régulation recommande à Infrabel de clarifier le projet sur ce point.
17. **4.5.3.3. Demandes liées au temps réel (p. 54).** Le Service de Régulation demande à Infrabel de lui fournir des explications sur les raisons de sécurité qui l'empêchent de traiter en temps réel les demandes ad hoc relatives à des « transports exceptionnels avec restrictions ».
18. **4.5.4. Procédure de coordination pour les sillons internationaux (p. 55).** En vertu de l'article 34, alinéa 3, du Code ferroviaire, « [l]es sillons internationaux tels que convenus par les différents gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sont intégrés dans le projet d'horaire avant le début des consultations à son sujet. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité ». Le point 4.5.4 du projet de DRR ne reflète pas cette obligation d'intégrer à l'horaire de service les sillons internationaux *avant* les consultations. Le Service de Régulation recommande à Infrabel d'adapter le texte de cette section du projet ainsi que, le cas échéant, sa procédure d'élaboration de l'horaire de service, pour les rendre conformes à la disposition précitée du Code ferroviaire. Le Service de Régulation recommande par ailleurs à Infrabel d'insérer dans cette section du projet une mention relative au rôle du « One-Stop Shop »⁸.

⁷ On relèvera au passage que les dates reprises dans le projet sont celles du DRR de l'an dernier.

⁸ Traduction libre : guichet unique.

19. **4.5.5.2. Demandes concurrentes dans le cadre de l’attribution des sillons préétablis et des réserves de capacités sur les corridors de fret (p. 56).** Le Service de Régulation constate qu’Infrabel a supprimé la mention de l’endroit où le « Framework for capacity allocation »⁹, auquel cette section du projet se réfère, peut être consulté. Le Service de Régulation recommande à Infrabel d’insérer dans cette section du DRR un lien vers ce document.
20. **4.6. Infrastructures saturées (p. 57).** Dans ses avis A-2021-04-S concernant la politique proposée par Infrabel dans le cadre de la déclaration d’infrastructure saturée, et A-2021-06-S sur le projet de DRR 2023, le Service de Régulation a recommandé à Infrabel de clarifier le processus suivi en cas de déclaration de saturation de l’infrastructure au moment de la « final offer »¹⁰, et d’inclure dans le projet des informations sur la procédure à suivre en cas de capacité insuffisante dans un avenir proche, conformément à l’article 41, § 1^{er}, et à l’annexe II, point 3, e), du Code ferroviaire. Suite à ces avis et aux discussions y relatives, Infrabel a inséré dans le projet de DRR 2024 de nombreuses explications complémentaires. Le Service de Régulation rappelle néanmoins à Infrabel la discussion relative au premier tiret de la section 4.6.2 : selon le Service de Régulation, si la demande refusée couvre seulement une période limitée mais est récurrente, cela peut causer une saturation. Le Service de Régulation recommande donc à Infrabel de supprimer de ce premier tiret les mots : « qui ne couvre pas tout l’horaire de service mais uniquement une période limitée de celui-ci (< à 12 mois) ou une demande ».

Le Service de Régulation souhaiterait par ailleurs des explications détaillées sur la procédure de déclaration de saturation dans le cas de l’anticipation d’une pénurie, ainsi que sur les critères utilisés pour déclarer une infrastructure saturée. Le Service de Régulation a également pris bonne note des modifications apportées à l’annexe B.4 en ce qui concerne l’application des critères de priorité. Compte tenu de l’importance des conséquences de la déclaration de saturation sur la procédure d’attribution des sillons, le Service de Régulation abordera ces questions avec Infrabel dans une réunion ou un dossier distincts du présent avis.

2.6 Chapitre 5 : Services et redevances

21. **5.2.2. Principes liés à la redevance d’utilisation de l’infrastructure (p. 70).** Dans son avis A-2021-06-S sur le projet de DRR 2023, le Service de Régulation a relevé que le projet de DRR faisait référence aux voies des gares comme faisant partie des installations de service et ce, alors que les voies des gares font, conformément à l’annexe 23 du Code ferroviaire, partie de l’infrastructure ferroviaire. Dans sa Réponse du 31 janvier 2022, Infrabel a indiqué que selon le point 2 de l’annexe 1 du Code ferroviaire, les voies des gares de voyageurs font partie des installations de service et qu’en outre, l’annexe 23 du Code indique que font partie de l’infrastructure ferroviaire, les quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs, alors que cette annexe n’indique pas le statut des voies dans les gares.

⁹ Traduction libre : cadre pour l’attribution des capacités.

¹⁰ Traduction libre : offre finale.

Le Service de Régulation considère que l'interprétation que fait Infrabel des dispositions précitées est incorrecte. L'annexe 23 du Code, dont l'objet même est, comme son titre l'indique, de définir la liste des éléments faisant partie de l'infrastructure ferroviaire, prévoit clairement que :

« L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivant, pour autant qu'ils fassent partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées dans des ateliers de réparation du matériel ou des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers : corps et plate-forme de la voie [...] ».

Cette phrase est claire et ne peut être interprétée d'une autre manière que signifiant que les corps et plate-forme de la voie font partie de l'infrastructure ferroviaire, sauf lorsqu'ils sont situés dans l'une des facilités énumérées. La circonstance que la même annexe prévoit, ensuite, que les quais à voyageurs et à marchandises font partie de l'infrastructure « y compris dans les gares de voyageurs » ne signifie pas que les autres éléments de l'infrastructure pour laquelle cette précision n'est pas faite ne feraient pas partir de l'infrastructure. Cette circonstance ne remet donc pas en cause ce qui est clairement stipulé dans la phrase précitée. De même, la mention « y compris l'accès aux voies » au point 2 de l'annexe 1 du Code, si elle prête à confusion, ne remet pas en cause ce qui est clairement stipulé dans la phrase précitée de l'annexe 23. Le Service de Régulation recommande par conséquent à Infrabel de modifier cette section du projet de DRR, ainsi que les sections 5.1.2, 7.2 et 7.3.1.3, pour que les voies des gares n'y soient plus mentionnées comme faisant partie des installations de service.

22. **5.6. Pénalités et incitants financiers (p. 77).** Dans son avis A-2021-06-S sur le projet de DRR 2023, le Service de Régulation a recommandé qu'Infrabel apporte certaines clarifications aux explications sur le mécanisme de sanction pour le service « YourFacilities », et déplace ces explications dans le chapitre 7 du DRR, consacré aux installations de service. Infrabel, dans sa Réponse du 31 janvier 2022, a indiqué qu'elle suggérerait de traiter cette recommandation dans le cadre des discussions relatives à l'Avis A-2021-03-S du Service de Régulation. Le Service de Régulation recommande cependant à Infrabel de donner suite à la remarque faite ici à bref délai, indépendamment de l'Avis A-2021-03-S, les deux sujets n'ayant que peu de rapports l'un avec l'autre.

23. **5.7. Système d'amélioration des performances (p. 79).** Le Service de Régulation se réfère aux échanges en cours avec Infrabel à propos du système d'amélioration des performances.

2.7 Chapitre 7 : Installations de service

24. **Remarque générale : description de la procédure pour demander accès aux installations de service exploitées par Infrabel.** Comme indiqué ci-dessus à propos de la section 4.2.2.3.2. du projet de DRR, le Service de Régulation recommande à Infrabel d'insérer dans le chapitre 7 du DRR une section contenant une description claire de la procédure pour demander accès aux installations de service exploitées par Infrabel.

25. **7.3.1.4. Conditions d'accès (p. 91).** Dans son avis A-2021-06-S sur le projet de DRR 2023, le Service de Régulation a recommandé à Infrabel d'inclure dans le DRR une description de ses installations de service locales, une publication dans le « business corner » étant insuffisante. Dans sa Réponse du 31 janvier 2022, Infrabel a indiqué qu'elle publie dans le DRR et ses annexes les informations requises par l'article 4 du Règlement d'exécution 2017/2177, et que ce n'est que pour le surplus qu'elle renvoie le lecteur vers le protocole local lié à l'installation de service. Infrabel a également indiqué être en train de rassembler les informations relatives à chacune de ses installations de service sur le « Rail Facilities Portal » géré par RailNetEurope. Le Service de Régulation considère que les informations actuellement publiées dans le DRR et ses annexes ne sont pas suffisantes pour répondre aux exigences de l'article 4 du Règlement d'exécution (UE) 2017/2177. Le Service de Régulation prend note du fait qu'Infrabel rassemble actuellement les informations relatives à ses installations de service sur le « Rail Facilities Portal » et sera attentif à vérifier ce que ces informations, une fois publiées sur cette plateforme, seront suffisamment détaillées pour répondre aux exigences du Règlement d'exécution précité.

26. **7.3.4. Faisceaux de triage et de formation (p. 93).** Dans son avis A-2021-06-S sur le projet de DRR 2023, le Service de Régulation a recommandé à Infrabel de mettre le DRR en conformité avec l'Avis A-2021-03-S en définissant les « voies réservables pour une longue période (VLP) » et les « voies opérations (VO) » sur la base de critères publiés et objectifs tels des critères techniques ou opérationnels, et en décrivant la procédure d'attribution de ces produits, y compris à court terme. Dans le projet de DRR 2024, Infrabel a renommé ces voies respectivement les « voies opérationnelles » et les « voies réservables ». Le Service de Régulation constate cependant que ces notions ne sont toujours pas définies selon des critères objectifs publiés dans le projet de DRR. Le Glossaire figurant à l'annexe A1 du projet doit par ailleurs encore être mis à jour pour refléter le changement de terminologie. Le Service de Régulation recommande donc à Infrabel d'adapter le projet sur ces points.

En ce qui concerne la procédure d'attribution de ces produits, le projet contient une description de la procédure pour demander des « vois réservables » ainsi que de la procédure d'attribution et la procédure de coordination de ces voies réservables. Il est par ailleurs expliqué que les « voies opérationnelles » ne sont pas réservables et que leur attribution est faite en temps réel par le poste de signalisation. Le Service de Régulation comprend que si les voies opérationnelles ne sont, par définition, pas réservable, les entreprises ferroviaires qui souhaitent y accéder doivent néanmoins demander cet accès en temps réel. Le Service de Régulation recommande donc à Infrabel d'insérer dans cette section du DRR une explication sur la procédure à suivre pour demander cet accès.

Enfin, le Service de Régulation suivra avec Infrabel la mise en œuvre de ces nouvelles procédures et des nouveaux « tarifs visant à prévenir les risques de congestion », notamment afin d'évaluer si les objectifs de gestion plus efficace des faisceaux et d'éviter les longs stationnements dans les faisceaux importants sur le plan opérationnel, sont atteints.

2.8 Annexes

27. Annexe B.3. Contrat de réservation des capacités – Articles 3.2 et 3.3. Le Service de Régulation constate qu’Infrabel a, dans l’article 3.2 du Contrat de réservation des capacités dans sa version du 1^{er} février 2022, supprimé les délais de désignation de l’entreprise ferroviaire et remplacé ces délais par une référence au DRR. Le Service de Régulation constate cependant que l’article 3.3 du Contrat de réservation des capacités, relatif au délai dans lequel le candidat non-entreprise ferroviaire peut changer d’entreprise ferroviaire désignée, précise, quant à lui, le délai applicable. Le Service de Régulation recommande à Infrabel de remplacer, ici aussi, cette précision par une référence au DRR. Tant en ce qui concerne le délai de désignation prévu à l’article 3.2 que le délai de remplacement prévu à l’article 3.3, le Service de Régulation recommande que la référence au DRR mentionne la section pertinente du DRR. Pour le reste, le Service de Régulation se réfère aux discussions en cours avec Infrabel à propos de l’Avis A-2021-02-S concernant le contrat de réservation des capacités.

3 Avis

Le Service de Régulation recommande à Infrabel d’adapter le DRR 2024 conformément aux remarques formulées dans le chapitre 2 du présent avis.

Bruxelles, le 4 octobre 2022

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

Serge DRUGMAND

Directeur