



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

# RAPPORT ANNUEL 2022



# SOMMAIRE





# AVANT-PROPOS





La régulation a ceci de particulier qu'il s'agit un domaine de compétence mal connu. Dans cette mesure, et en prélude à ce rapport annuel 2022, je souhaite profiter de ces quelques lignes pour évoquer l'une des conditions strictement nécessaires pour l'exercice de la régulation économique du transport, à savoir l'objectivité des décisions. Cette condition suppose, bien sûr, une impartialité du régulateur, mais elle va bien au-delà, car elle exige la mise en œuvre d'outils, de procédures et de méthodologies exemptes de tous préjugés ou approximations. Certes, d'autres domaines de compétence partagent cette même exigence, mais en matière de régulation économique, l'objectivité est ce qui rend le processus utile et crédible. Je ne peux donc que me réjouir de constater que c'est en ce sens que l'ensemble de mon équipe a œuvré en 2022.

S'il ne fallait retenir qu'une seule décision pour illustrer cette exigence, ce serait sans nul doute la récente décision tarifaire quinquennale de l'aéroport de Bruxelles-National. Pour rappel, cette décision s'inscrit dans la nécessité de fixer pour une période de cinq ans la grille tarifaire qui sera appliquée pour l'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire. Si nous n'avons pas la prétention d'avoir pris une décision parfaite, ni d'avoir dégagé la vérité absolue, le régulateur a abouti là, je pense, à une décision équilibrée. En effet, elle garantit un profit raisonnable pour l'exploitant, et donc le maintien d'un niveau de qualité de l'infrastructure et des services performants, mais aussi un tarif raisonnable pour celles et ceux qui fréquentent au quotidien l'aéroport de Bruxelles-National.

Bien entendu, ce résultat et tous ceux engrangés durant cette année ne sont pas le fruit du hasard. En effet, depuis près de vingt ans, le régulateur s'emploie à développer une expertise à même de répondre aux enjeux de la régulation économique de deux infrastructures de transport majeures en Belgique. Cette expertise n'est toutefois pas gratuite et requiert des ressources mais aussi une volonté de créer de la plus-value pour nos systèmes de transport. Pour ce qui concerne ce dernier aspect, je ne peux qu'exprimer ma confiance en mon équipe qui a déjà pu afficher sa disponibilité, sa motivation et son professionnalisme. Concernant les ressources, la question est plus délicate car nous devons relever de nouveaux défis, comme celui de la régulation des installations de service. J'espère donc que des moyens, somme toute relativement modestes au regard des enjeux, seront disponibles à brève échéance. En tout état de cause, ces nouveaux moyens devront aussi permettre au régulateur d'attirer les meilleurs talents dans un futur proche.

En ce qui concerne les marchés de transport, nous pouvons considérer que l'année 2022 a vu une bonne résilience des deux secteurs avec une augmentation significative tant du point de vue du nombre de passagers que de l'offre de services de transport. Il ne faut toutefois pas tirer de conclusions trop hâtives, car le détail des chiffres nous montre que dans certains segments, comme celui du transport ferroviaire de marchandises, 2022 a connu une baisse significative des volumes. Dans tous les cas, nous accusons du retard dans les deux secteurs puisque nous n'atteignons pas les volumes et le nombre de services de transport de 2019. Il faut donc rester vigilants, car les projections et les différents objectifs fixés dans le Green Deal de la Commission Européenne ou la Rail Roadmap 2030 de l'Etat Fédéral sont fort ambitieux. A cette première difficulté de doubler les

volumes s'ajoute le défi de rendre les modes de transport plus performants sur le plan environnemental et énergétique. Il y a fort à parier que les compétences du régulateur devront, à terme, intégrer ces aspects, car ce dernier n'exerce pas ses compétences dans un monde virtuel ou au travers de concepts uniquement abstraits. Il est donc fort probable que tant les changements qui se feront demain que l'augmentation des services de

transport apporteront leurs lots de questions pour le législateur, le pouvoir exécutif, mais aussi pour le régulateur sectoriel, car il faudra notamment déterminer et maîtriser la manière dont les coûts induits par la transformation de nos modes de transports seront répartis entre toutes les parties intéressées. De beaux défis en perspective.

Serge Drugmand  
Directeur





# LES MISSIONS DU SERVICE





# 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, est l'organe de contrôle des services ferroviaires. Un arrêté royal du 1<sup>er</sup> février 2006 ajoute la régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National à ses compétences. Depuis 2013, le Service de Régulation n'évolue plus dans le giron du Service public fédéral Mobilité et Transports. Cette modification est née 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.

En 2022, l'exigence d'indépendance et d'autonomie du régulateur n'est toutefois toujours pas remplie, nonobstant les efforts déployés par la direction pour satisfaire à celle-ci. Le statut du Service de Régulation devrait évoluer vers une plus grande indépendance et autonomie dans le cadre d'une transposition complète de la refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire. Le projet en matière d'indépendance a été relancé en partenariat avec le cabinet de Madame la Ministre De Sutter (la ministre de référence pour le Service de Régulation). Le Service de Régulation a commandé à cet effet une étude d'impact concernant une éventuelle intégration du Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National au sein d'un autre régulateur sectoriel.



L'action du Service de Régulation s'inscrit donc dans la 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 est mis sur la collaboration et le dialogue avec toutes les parties prenantes afin d'aboutir à une **implication** maximale 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 SES 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 et 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 concernant l'évolution des marchés de services de transport ferroviaire et de l'aéroport de Bruxelles-National, ainsi que sur le plan du 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](http://www.regul.be).

## 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 portant sur 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 sur 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 le document de référence du réseau, la convention de transport, les redevances, la répartition des capacités, la concurrence sur le marché ferroviaire, le transport international de voyageurs ou 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, sur 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 sur 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 toutes les mesures nécessaires, y compris des mesures conservatoires, et le cas échéant, imposer des amendes administratives.

### Les missions spécifiques

Enfin, le Code ferroviaire lui confie également certaines 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 matière d'accès à cette installation et de fourniture de services dans cette installation ;
- le système d'enregistrement des retards.





## 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. Les obligations visées par la licence d'exploitation 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 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 rend un avis préliminaire.

### 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 et, 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'un profit raisonnable garantissant 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 décider, selon les cas :

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

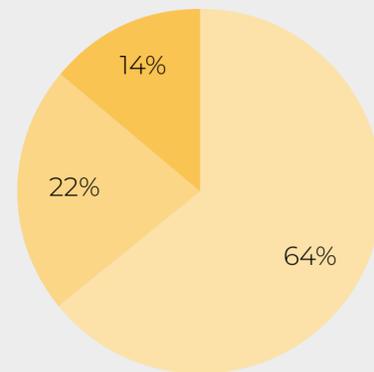




# LES RESSOURCES DU SERVICE

## Finances

Les recettes totales du Service de Régulation s'élèvent à 1.524.359 €, gérées au moyen d'un fond budgétaire. De cette somme, 215.000 € (soit 14% du budget total) sont annuellement désaffectés au profit du Trésor en contrepartie des services fournis par le SPF Mobilité et Transports (gestion financière et ressources humaines, logement, logistique, etc.). Les coûts de fonctionnement représentent 22% du budget total du Service de Régulation. Comme pour nombre d'organisations, le poste de dépenses le plus important (soit 64%) est affecté aux coûts salariaux.



- Profit du Trésor
- Coûts de fonctionnement
- Coûts salariaux

## Le personnel

De manière générale, le personnel du régulateur se compose :

- d'assistants administratifs ;
- d'experts ;
- d'un directeur-adjoint et d'un directeur.

Les effectifs du Service de Régulation s'élèvent en 2022 à 10 ETP.

Le nouveau plan de personnel adopté par la direction en 2021 a été évalué par le consultant dans le cadre de l'étude d'impact relative à l'intégration du Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National au sein d'un autre régulateur sectoriel et corrigé à la hausse.



# 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 performante 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 *condition sine qua non* la création d'un nouveau régulateur.

Les points d'attention révélés par l'audit en 2022 concernent les domaines suivants :

- Information & Communication (notamment RGPD) ;
- La gestion des processus (attention permanente à l'application correcte des processus et élaboration de certaines processus critiques) ;
- La gestion du personnel (fonctions de support qui deviennent critiques et exécution du plan de personnel) ;
- L'absence d'un statut propre (juridique, personnel, finances).

En 2022, le Service de Régulation a procédé à la mise à jour de son plan de communication et a mené l'étude d'impact relative à l'intégration du Service dans un autre régulateur sectoriel. Enfin, le Service de Régulation a lancé son propre intranet reprenant toutes les informations utiles pour ses collaborateurs.





# L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL





# LES REDEVANCES

## Consultations concernant les tarifs pour la période 2023-2028

La consultation pluriannuelle entre le titulaire de la licence d'exploitation et les compagnies aériennes en vue de fixer la formule de contrôle tarifaire et le système tarifaire pour la période de régulation du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2028 s'est déroulée à Brussels Airport de janvier à mai 2022. Le Service de Régulation a assisté à chacune des sessions en qualité d'observateur.

Au cours de cette consultation, une vue d'ensemble des différents *buildings blocks* a été présentée. Sur la base de ces *building blocks* et du feed-back des compagnies aériennes, Brussels Airport Company a transmis sa proposition tarifaire finale le 15 mai 2022.

## Plaintes concernant les tarifs

Suite à la proposition tarifaire de Brussels Airport Company, deux usagers ont introduit une plainte auprès du Service de Régulation.

Conformément à l'Arrêté « Licence », le Service de Régulation est tenu de prendre une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires dans les quatre semaines suivant la réception de la requête, ceci pour éviter que les anciens tarifs cessent à un moment donné d'être valables alors que le Service de Régulation n'a encore pris aucune décision définitive sur les nouveaux tarifs.

Dans la décision provisoire D-2022-02-L<sup>1</sup>, le Service de Régulation a estimé qu'il n'y avait aucun risque que sa décision définitive soit rendue tardivement, c'est-à-dire après la date de publication obligatoire des nouveaux tarifs par le titulaire de la licence. Dans tous les cas, ce dernier aurait été informé en temps utile des tarifs qu'il était tenu de publier le 1<sup>er</sup> janvier 2023. Il n'y avait donc pas lieu de prendre de mesures spéciales concernant les tarifs.

1. Décision D-2022-02-L sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires à Brussels Airport pour la période de régulation du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2028 inclus.

Le 9 décembre 2022, le Service de Régulation a publié sa décision D-2022-04-L<sup>2</sup> dans laquelle il fixe les tarifs qui seront en vigueur à Brussels Airport durant la période QQ4. Les tarifs finaux ont été ajustés à la baisse de 2,2 % (par rapport à la période de régulation précédente). Chaque année, ces redevances seront adaptées en utilisant la formule de contrôle tarifaire « CPI - 1,2 % ».

Cette décision tarifaire n'a été contestée devant la Cour des marchés ni par les parties concernées, ni par des tiers.

## Fuel & Oil

Au cours de la période de régulation allant du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2028 (« QQ4 »), le titulaire de la licence d'exploitation de Brussels Airport a l'intention d'exercer une nouvelle activité régulée, à savoir l'approvisionnement en carburant pour les avions au moyen d'infrastructures centralisées. Actuellement, ce service est assuré par HRS (*Hydrogen Refueling Solutions*), sur la base d'un contrat de concession de longue durée. L'objectif poursuivi est que BAC acquière la propriété de l'infrastructure concernée et qu'elle la fasse exploiter par un exploitant pour son compte.

En conséquence, le Service de Régulation a considéré que sa décision tarifaire risquait de devoir être adaptée par rapport au choix d'exploitation de l'exploitant aéroportuaire. Le 22 novembre 2022, BAC a informé le Service de Régulation que le démarrage de cette activité régulée, prévu pour le 1<sup>er</sup> mai 2023, pourrait être retardé parce qu'il n'avait pas pu désigner un exploitant.

Dès lors, deux hypothèses étaient envisageables pour la période QQ4 : soit le concessionnaire actuel restait temporairement propriétaire de l'infrastructure liée au carburant, soit BAC reprenait l'infrastructure en question et l'exploitait elle-même, c'est-à-dire sans recourir à une partie extérieure.

Afin d'informer le secteur de ces hypothèses et de leurs effets sur les tarifs pour la période QQ4, le Service de Régulation a publié sa Communication C-2022-02-LA<sup>3</sup>.

2. Décision D-2022-04-LA relative au système tarifaire et à la formule de contrôle tarifaire pour la période de régulation du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2028, tels que finalement proposés par Brussels Airport Company.

3. Communication C-2022-02-LA relative à l'adaptation possible des redevances aéroportuaires pour la période de régulation du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2028 à la suite de changements dans la politique *Fuel & Oil* de Brussels Airport.



Fin décembre 2022, BAC a décidé que l'infrastructure liée au carburant continuerait à être exploitée temporairement par le concessionnaire existant pendant la période QQ4. Dans l'intervalle, l'exploitant prendra les initiatives nécessaires pour désigner un futur opérateur. Dès que ce sera chose faite, il reprendra l'infrastructure liée au carburant de HRS.

Compte tenu de la décision de l'exploitant aéroportuaire, le Service de Régulation a considéré qu'aucun coût associé à l'approvisionnement en carburant ne pouvait être perçus auprès des compagnies aériennes.

Une réduction tarifaire pour la période QQ4 était donc nécessaire, car les tarifs fixés préalablement par le Service de Régulation dans sa décision tarifaire D-2022-04-LA incluait les coûts prévus liés à l'acquisition et à l'exploitation de l'activité d'approvisionnement en carburant.

BAC a soumis la réduction tarifaire au Service de Régulation au début de l'année 2023. Le Service de Régulation a ensuite approuvé une réduction tarifaire globale de 1,3%.

Dans l'hypothèse où BAC venait à désigner un exploitant au cours de la période QQ4 après avoir racheté, il conviendra, après proposition de BAC et l'accord du Service de Régulation, de procéder à une adaptation des redevances aéroportuaires.





# LA LICENCE D'EXPLOITATION

## Plaintes du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

En 2022, le Service de Régulation a été saisi de plusieurs plaintes émanant du Service de Médiation et de certains particuliers.

La première plainte qu'a transmise le Service de Médiation émanait d'un particulier et portait sur le non-respect de sa vie privée par le personnel de sécurité de Brussels Airport Company (BAC).

Dans ce contexte, le Service de Régulation a considéré qu'il n'était pas compétent pour contrôler le respect par BAC de la réglementation relative à la protection des personnes physiques en matière de traitement des données à caractère personnel. Le Service de Régulation a toutefois communiqué au plaignant les coordonnées des autorités compétentes en la matière.

La deuxième plainte portait sur la problématique des nuisances sonores. Cette plainte faisait suite aux propos du CEO de BAC dans la presse concernant les normes acoustiques. Après examen, le Service de Régulation a estimé que ces déclarations ne remettaient pas en cause la validité ou le caractère obligatoire des normes acoustiques et ne pouvaient être perçues comme un encouragement à ne pas respecter ces normes. Il fut donc considéré que BAC n'avait pas manqué à son obligation de faire respecter les normes acoustiques prévues par les régions de Bruxelles-Capitale et flamande.

La troisième plainte portait sur un manque de coopération entre BAC et le Service de Médiation. Dans cette affaire, le Service de Régulation a examiné si les dégâts causés aux toitures des riverains de l'aéroport relevaient d'une obligation prévue par la licence d'exploitation et s'il existait une obligation de l'exploitant de mettre ses données à disposition du Service de Médiation. Le Service de Régulation a conclu par l'affirmative, mais a constaté *in concreto* que BAC avait suffisamment informé le Service de Médiation.

# LA QUALITÉ

En ce qui concerne la qualité des services à l'aéroport de Bruxelles-National, le Service de Régulation a reçu trois rapports de l'exploitant aéroportuaire.

Tout d'abord, en réponse à l'exigence de la licence d'exploitation, Brussels Airport Company a transmis au Service de Régulation le rapport concernant la qualité pour la période 2021. Compte de tenu du fait que les effets de la crise de la COVID-19 se faisaient encore sentir en 2021 (cf. trafic réduit) - si bien que certaines mesures de la qualité manquaient de pertinence - une autre méthode d'analyse (plus limitée) a été utilisée conformément au rapport sur la qualité (les données ASQ, y compris le benchmark, pour 2021 n'étant pas non plus disponibles). À cet égard, la plupart des indicateurs étaient supérieurs à la norme (ou un plan d'action avait déjà été mis en œuvre/établi) et la satisfaction globale des passagers était de 98,6%, la norme étant de 95,7%.

En outre, l'exploitant de l'aéroport a également communiqué au Service de Régulation un rapport concernant la concertation qu'il a menée en 2021 avec les services énumérés à l'article 9 §2 de l'Arrêté « Licence », ainsi qu'avec un certain nombre d'autres organismes. À la demande du Service de Régulation, BAC a remis un addendum sur la concertation tenue cette année-là avec le Service de médiation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Enfin, Brussels Airport Company a également communiqué son rapport concernant les plaintes pour l'année 2021. Ce rapport fait état d'une augmentation du nombre de plaintes reçues par rapport à l'année précédente (1.612 plaintes contre 1.172 en 2020, soit une augmentation de 37,5%). Selon le titulaire de la licence, cela s'explique principalement par la reprise du trafic aérien et l'augmentation du nombre de passagers après la pandémie de COVID-19.

Parmi les plaintes reçues, 60% ont pu être imputées à Brussels Airport ; les autres concernaient des tiers.

Les plaintes reçues en 2021 ont surtout porté sur l'assistance bagages à l'aéroport (273). Parmi ces plaintes, 207 concernaient des bagages perdus, ce qui s'explique par la mauvaise qualité du service presté par les départements Lost & Found des bagagistes Aviapartner et Alyzia.





# LE TRANSPORT FERROVIAIRE





# L'ACCÈS AU RÉSEAU

## Mission de contrôle de l'absence de conflit d'intérêt

Le Code ferroviaire contient une disposition destinée à prévenir les conflits d'intérêt. L'objectif de celle-ci est de s'assurer que les personnes exerçant des fonctions stratégiques auprès du gestionnaire d'infrastructure agissent de manière indépendante et non discriminatoire vis-à-vis des entreprises ferroviaires et ne puissent pas se trouver dans une situation de conflit d'intérêt. Ainsi, le Code ferroviaire prévoit des incompatibilités entre l'exercice d'une fonction stratégique chez le gestionnaire d'infrastructure (membres du Conseil d'administration, du comité de direction, fonctions essentielles clairement identifiées dans cette disposition) et l'exercice d'un mandat d'administrateur ou de direction au sein d'une entreprise ferroviaire.

A la suite d'une mission de contrôle lancée en 2021, le Service de Régulation a pu conclure par sa décision D-2022-01-C qu'aucune personne visée par cette disposition et occupant une fonction stratégique chez Infrabel ne se trouvait en situation de conflit d'intérêt.

## Document de référence du réseau

Conformément aux articles 20 et 63, § 1, du Code ferroviaire, le Service de Régulation rend chaque année un avis relatif à la conformité du projet de document de référence du réseau d'Infrabel au Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution. Le 4 octobre 2022, le Service de Régulation a rendu son Avis n° 2022-03-C relativement au projet de document de référence du réseau 2024.

Dans cet avis, le Service de Régulation a notamment recommandé à Infrabel d'adopter une attitude plus proactive pour se conformer à son obligation de coopérer avec les exploitants d'installations de service afin d'offrir des capacités cohérentes. Le Service de Régulation a également recommandé à Infrabel de fournir aux candidats plus d'informations sur les installations de service local exploitées par Infrabel, ainsi que sur la procédure pour y demander accès.

Le Service de Régulation a par ailleurs recommandé à Infrabel d'adapter le projet afin que les voies des gares y soient traitées, conformément à la législation applicable, comme faisant partie de l'infrastructure et non comme des installations de service.

Enfin, le Service de Régulation a formulé une série de remarques relatives à des clarifications à apporter au projet de document de référence du réseau.

## Lignes directrices pour la notification d'un nouveau service de transport ferroviaire de passagers

Le Service de Régulation a adopté et publié le 13 juillet 2022 sa Communication C-2022-01-SC contenant les « Lignes directrices pour la notification d'un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre de la procédure du test de l'équilibre économique ».

Conformément au Code ferroviaire et à la législation européenne, lorsqu'un candidat a l'intention d'exploiter un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs, il doit en informer le gestionnaire de l'infrastructure et le Service de Régulation au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service concerné, et ce afin de permettre de s'assurer



que ce nouveau service n'est pas susceptible de compromettre l'équilibre économique du contrat de service public.

Cette obligation de notification 18 mois à l'avance

implique, outre une publicité des intentions des acteurs du marché potentiellement néfaste pour la concurrence, une charge administrative pour les candidats. Ce délai de 18 mois limite également la possibilité d'apporter des modifications commerciales et opérationnelles à court terme en vue d'optimiser un service, de l'étendre ou de profiter des opportunités du marché.

Le Service de Régulation a dès lors souhaité, dans ces lignes directrices, clarifier les cas pour lesquels une notification ne doit pas être soumise, et faciliter ainsi l'accès au marché.

## Nouvelles liaisons

Par application de la législation belge et européenne relative au test de l'équilibre économique, le Service de Régulation a reçu en 2022 un nombre de notifications ou d'informations informelles relatives à des nouveaux services de transport ferroviaire de passagers envisagés. Dans chaque cas, le Service de Régulation a évalué si le service envisagé tombait ou non dans le champ d'application du régime du test de l'équilibre économique. Dans l'affirmative, le Service de Régulation a, conformément aux dispositions législatives applicables, publié la notification reçue et l'a envoyée au Ministre de la Mobilité, à la SNCB et à Infrabel, après avoir vérifié sa complétude. En 2022, un nouveau service a été concerné : un service de train de nuit entre Amsterdam et Barcelone, que le candidat « European Sleeper » envisage de commencer à exploiter en décembre 2023. Aucun test de l'équilibre économique n'a été demandé.



# LES REDEVANCES FERROVIAIRES

## Mission de contrôle relative au système d'amélioration des performances

Le 10 mai 2022, le Service de Régulation a lancé une mission de contrôle concernant le système d'amélioration des performances du gestionnaire d'infrastructure Infrabel. Cette mission, prévue jusqu'en 2023, se compose de deux parties, à savoir :

- la légitimité des compétences et le fonctionnement de l'Organe de gestion du système d'amélioration des performances (OGSAP) : l'examen porte sur le fonctionnement de l'OGSAP et la conformité de celui-ci avec le Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution.
- les décisions de neutralisation financière des systèmes d'amélioration des performances 2020 et 2021 : la légitimité des décisions et les raisons pour lesquelles ces neutralisations sont justifiées.

## Avis sur les différentes possibilités de recours en matière de retards

Le Service de Régulation a rendu un avis A-2022-01-S au Ministre de la Mobilité concernant l'article 62, §6 du Code ferroviaire. Cette disposition régit la compétence du Service de Régulation pour la résolution des contestations relatives au nombre de minutes de retard attribuées à une partie dans le cadre du système d'amélioration des performances. Suite à l'évolution des réglementations européenne et belge sur le système d'amélioration des performances, cette disposition n'était plus actuelle ni pertinente. Par ailleurs, les tâches découlant de cette compétence sont déjà couvertes par la compétence prévue à l'article 62, §4 du Code ferroviaire. Pour cette raison, le Service de Régulation a conseillé au Ministre de supprimer la disposition concernée. L'avis a été accueilli positivement et sera pris en compte lors d'une prochaine modification du Code ferroviaire.

## Avis sur le système d'amélioration des performances 2023

Le Service de Régulation a rendu un avis et soutenu Infrabel dans sa volonté de disposer d'un système d'amélioration des performances opérationnel et efficace pour 2023. Il ressort de la concertation avec Infrabel que le gestionnaire de l'infrastructure ne disposait pas d'un système d'amélioration des performances opérationnel pour l'année civile 2023. Le système existant a été audité par la même occasion. Cet audit a conduit à l'avis 2022-02-S du Service de Régulation qui a mis en évidence les manquements du système d'amélioration des performances et proposé des solutions possibles. Plus précisément, huit points d'amélioration ont été suggérés pour rendre le système opérationnel. Il a également été proposé d'accroître les moyens pour encourager les participants à œuvrer à l'amélioration de la ponctualité.

# LES CAPACITÉS D'INFRASTRUCTURE

## Avis concernant la procédure d'attribution des capacités

Le gestionnaire de l'infrastructure a sollicité l'avis du Service de Régulation concernant les procédures d'attribution des capacités et la planification des TCR (Temporary Capacity Restrictions). L'analyse du Service de Régulation a fait apparaître un certain nombre de points susceptibles d'être améliorés. Ces points ont été communiqués à Infrabel et ont ouvert la voie à une concertation plus approfondie en vue d'optimiser les procédures. L'analyse étant toujours en cours, aucun avis définitif n'a encore été rendu.





# LES INSTALLATIONS DE SERVICE



© Infrabel/Michel Sion





La législation prévoit que le document de référence du réseau contienne des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service et à la fourniture de services dans ces installations. Chaque exploitant est responsable de la publication de ces informations sous la forme d'une « description de l'installation de service ». Le règlement d'exécution 2017/2177 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire précise les informations que doivent contenir les descriptions d'installations de service. Le Service de Régulation a poursuivi son travail de contrôle de ces descriptions en 2022. Plus précisément, le Service de Régulation vérifie que ces descriptions soient publiées et qu'elles contiennent toutes les informations requises par la loi.

## Contrôle LLI

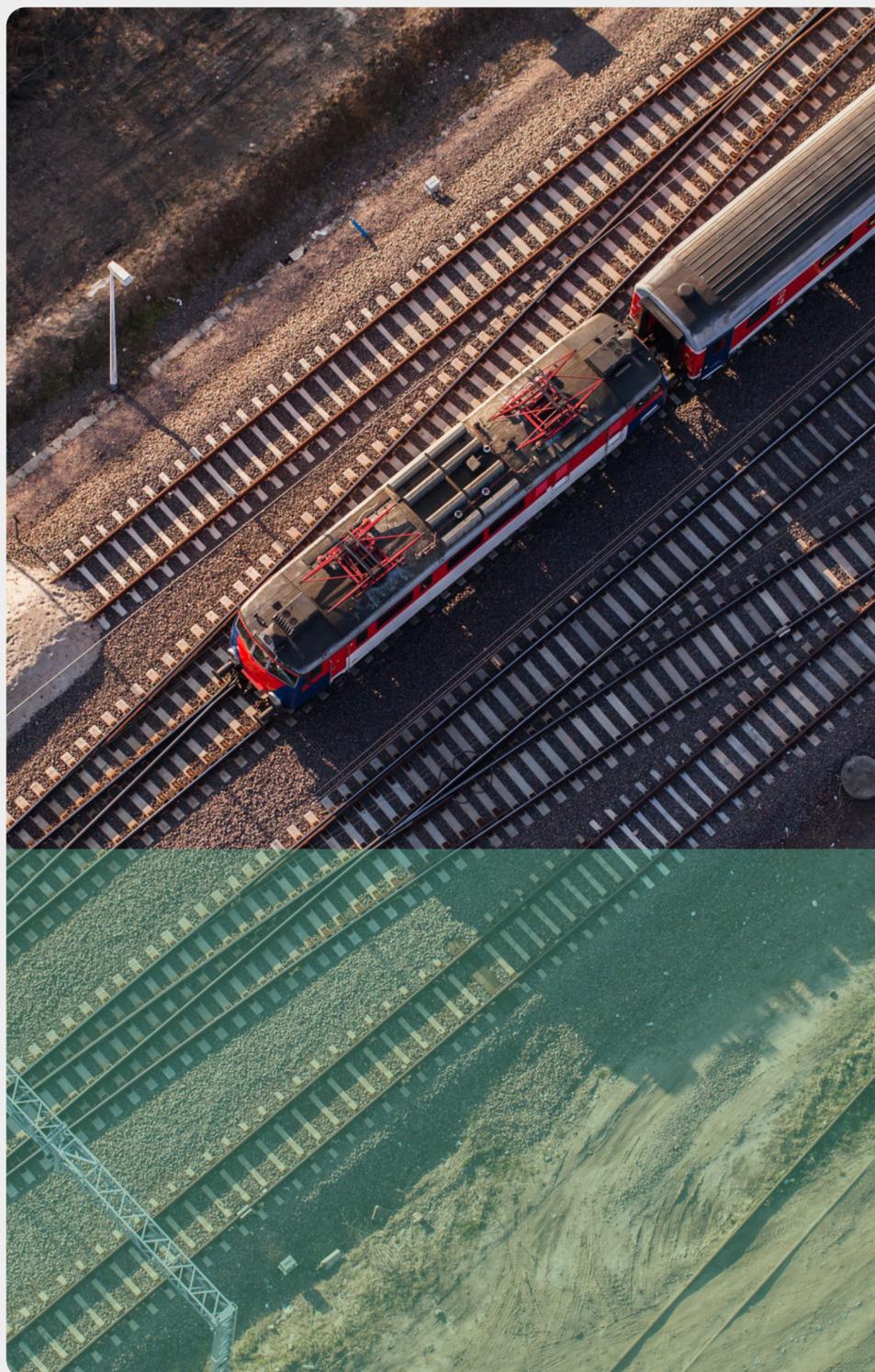
En 2022, le Service de Régulation a entamé une mission de contrôle du « Protocole d'utilisation de l'installation de service » de l'exploitant de terminal Liege Logistics Intermodal (LLI). L'objectif de cette mission de contrôle était de vérifier si les dispositions contenues dans la description sont conformes à la législation en vigueur. Sur la base des remarques formulées lors de ces réunions et des constatations matérielles, LLI a élaboré une nouvelle version du document

Compte tenu de ces nouvelles modifications la mission de contrôle se poursuivra en 2023.

## Billetterie SNCB

Le 22 mars 2022, le Service de Régulation du transport ferroviaire a entamé une mission de contrôle portant sur le "Document de référence Accès aux services et espaces billetterie" de la SNCB. Ce document de référence présente les conditions d'accès pour l'utilisation des services et espaces de billetterie. L'objectif de cette mission de contrôle est de vérifier si les dispositions contenues dans le document de référence sont conformes à la législation en vigueur. Dans un premier temps, cette mission de contrôle se limite aux informations non tarifaires. Les tarifs seront examinés dans une phase ultérieure.

Au cours de l'année 2022, plusieurs réunions ont eu lieu entre le Service de Régulation et la SNCB, au cours desquelles le document de référence a été discuté et adapté.



## Étude Last mile du SPF

En 2022, le Service de Régulation a collaboré à une étude commanditée par le SPF Mobilité sur « l'optimisation du transport ferroviaire depuis et vers les terminaux ferroviaires en Belgique ». Le Service de Régulation était membre du comité de pilotage qui a accompagné l'étude. Celle-ci a été réalisée par un consortium composé des entreprises Tractebel et Janson.

Sur la base d'une série d'entretiens, l'étude réalise une analyse des obstacles et des besoins des acteurs ferroviaires dans leurs *activités first & last mile*. Une analyse a également été menée concernant les cadres organisationnel, opérationnel et légal des services de terminaux ferroviaires, tant en Belgique que dans d'autres pays européens où la réglementation ferroviaire européenne est d'application.

Sur la base de ces analyses, des exemples de bonnes pratiques ont été identifiés et des indicateurs de performance ont été proposés pour mesurer l'efficacité des services *du dernier kilomètre*.

Enfin, l'étude recommande une série de 12 actions pour optimiser les services ferroviaires, réparties en quatre thèmes : classification des voies portuaires, communication et gestion du trafic, règles de sécurité, et tarification et discrimination.

## Avis sur la modification des conditions d'accès des candidats

Le Service de Régulation a rendu un avis au SPF Mobilité et Transports sur un projet d'adaptation du Code ferroviaire. Une modification de la loi permettra aux candidats non-entreprises ferroviaires de demander eux-mêmes des capacités dans les installations de service et d'utiliser les services qui y sont fournis.





# LE MONITORING DES MARCHÉS





## Market Monitoring aéroportuaire

Le Service de Régulation analyse l'évolution des marchés aéroportuares. Il a publié en décembre 2022 son rapport relatif à l'année 2021.

L'année 2021 fut encore marquée par la pandémie de la COVID-19, mais de façon plus atténuée qu'en 2020. Ainsi, le nombre de passagers fréquentant l'aéroport de Bruxelles National s'est redressé de 39% par rapport à 2020. Il se situe toutefois très en deçà de la fréquentation record de 2019 (-65%).

Le redressement de l'aéroport de Bruxelles-National est toutefois nettement plus important que celui d'aéroports proches de chez nous tels que Paris Charles de Gaulle ou Schiphol Amsterdam. En Belgique, l'aéroport de Bruxelles-National a toutefois connu une hausse de fréquentation moins importante que celle de son principal concurrent Charleroi et voit donc sa part de marché se détériorer par rapport à 2019 au bénéfice de celui-ci.

En revanche, l'aéroport de Bruxelles-National a connu une forte hausse du volume de fret transporté depuis ou vers l'aéroport contrairement à la situation d'aéroports voisins. L'aéroport de Liège a également connu une forte hausse du volume de fret transporté. Il en résulte que la part de marché de l'aéroport de Bruxelles-National au niveau du transport de fret est resté stable.

## Market Monitoring ferroviaire

Le Service de Régulation a pour mission l'analyse des marchés ferroviaires et leurs évolutions. Il publie chaque année un rapport consacré tant au transport de voyageurs que de marchandises.

Pour ce qui concerne le transport de passagers, le Service de Régulation a observé un net redressement du volume de transport passagers nationaux de près de 7% par rapport à 2020 et de 3% par rapport à 2019. On a également observé une hausse de 12% du transport ferroviaire international qui reste toutefois très en deçà de son niveau de 2019. Enfin, la part modale du rail a très fortement chuté en 2020, avec un résultat de 5,4%.

Pour ce qui concerne le transport de marchandises, 2021 a connu une hausse des volumes de marchandises transportées de l'ordre de 6%. Cette hausse n'a pas vraiment bénéficié à l'opérateur historique qui a vu sa part de marché chuter tout en maintenant un niveau assez élevé de 58 %. Enfin, la part modale du rail reste stable autour de 11,6%.

## Consultation ferroviaire

Le Service de Régulation a procédé en 2022 à une enquête auprès des acteurs du secteur ferroviaire afin, entre autres, de recueillir leurs avis sur l'évolution du développement des marchés ferroviaires et des installations de services.

Douze entreprises ferroviaires présentes en Belgique, ainsi qu'un candidat non-entreprise ferroviaire, ont répondu à un questionnaire. Cette enquête a été complétée par des rencontres avec ces différents interlocuteurs. Le Service de Régulation a publié la synthèse des réponses recueillies dans un rapport publié en mars 2023.

Les thématiques discutées furent nombreuses. Elles portaient sur la relation entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure pour ce qui concerne l'accès au réseau et aux installations de services gérées par le gestionnaire d'infrastructure, le niveau des redevances, ...

Le rapport traite aussi de thématiques plus larges qui dépassent le cadre strict des relations entre le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, telles que les coûts de l'énergie, la disponibilité des conducteurs, le marché du matériel roulant ou les investissements qui devraient être engagés pour développer le rail.

Le rapport dresse un tableau contrasté du marché ferroviaire belge, avec des éléments de satisfaction et des thématiques pour lesquelles des améliorations devraient être apportées.



© Infrabel/Benjamin Brolet





# LES ACCORDS DE COOPÉRATION





## Les accords de coopération nationale

Le Service de Régulation a conclu un accord de coopération tant avec l'autorité de sécurité SSICF qu'avec l'autorité de délivrance des licences/SPF pour échanger des informations cruciales et, le cas échéant, se concerter avec eux.

Dans ce contexte, le Service de Régulation a partagé son point de vue par rapport au projet de « position paper » du SPF sur les propositions de mesures de la Commission européenne pour « mieux gérer et coordonner le trafic ferroviaire transfrontalier ».

## La coopération européenne des régulateurs ferroviaires

### ENRRB

En 2022, sous l'égide de la Commission, l'ensemble des régulateurs ferroviaires de l'UE ont participé à des échanges portant sur les nouvelles perspectives en vue de constituer un marché unique du rail. Il ressort de ces échanges qu'une attention toute particulière doit être apportée à une meilleure coordination entre les différents gestionnaires d'infrastructure, tant du point de vue de l'allocation des capacités que des redevances ferroviaires.

### IRG-Rail

Depuis décembre 2013, le Service de Régulation est 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 comporte six groupes de travail spécifiques et constitue une plateforme pour l'échange des meilleures pratiques, mais aussi un espace où la coordination multilatérale reste possible dans un contexte où un nombre sans cesse croissant de tâches sont attribuées aux régulateurs. Toutes les publications d'IRG-Rail peuvent être consultées sur son site internet (<https://www.irg-rail.eu/irg/documents>).

Les activités en 2022 des différents groupes de travail peuvent être résumées comme suit :

#### Monitoring

En 2022, l'*IRG-Rail Market Monitoring Working Group* a rédigé le onzième *IRG-Rail Market Monitoring Report* relatif à l'année civile 2021. Le rapport donne un aperçu des développements du marché sur le plan économique et opérationnel, ainsi que de la compétitivité du secteur. En 2022, il s'est également penché de manière spécifique sur l'impact de la crise sanitaire de la COVID-19 sur le marché ferroviaire européen, à la fois en termes de passagers et de fret. En outre, la reprise du marché après la pandémie a également été étudiée.

#### Charges

Le groupe de travail *Charges* a procédé à une analyse des coûts directs dont sont composées pour partie les redevances ferroviaires. Afin d'ancrer ce travail dans la réalité pratique, le groupe a d'abord organisé des présentations d'une dizaine de pays membres sur leur système respectif de calcul des coûts directs. Après cette période de présentations et d'échanges de vues, le groupe a collecté auprès de ses membres un certain nombre de données et a rédigé un rapport sur ce thème.

La première partie de cette analyse décrit les bases légales et économiques qui établissent le calcul des coûts directs en Europe. Elle décrit également les mécanismes utilisés par les régulateurs européens et les méthodes de calculs des coûts directs par les gestionnaires d'infrastructure. Enfin, elle présente une synthèse de la collecte de données réalisée par le groupe de travail sur le niveau des coûts directs dans chaque pays.

Dans la deuxième partie, des cas pratiques présentent les systèmes de méthodologie et de calcul des coûts directs d'une dizaine de pays membres.

#### Emerging Legislative Proposals

Le Service de Régulation a participé aux travaux du groupe de travail d'IRG-Rail consacrés aux développements législatifs.

En 2022, ce groupe a travaillé à l'établissement d'une position commune des régulateurs concernant les mesures envisagées par la Commission Européenne pour mieux gérer et coordonner le trafic ferroviaire international.

Le groupe a également poursuivi son travail d'échange sur le test de l'équilibre économique. Ce workshop a également été l'occasion pour le groupe d'examiner le mode de fonctionnement et les compétences d'autres réseaux de régulateurs d'industries de réseaux.

#### Access to Service Facilities

Le groupe de travail *Access to Service Facilities* a rédigé plusieurs documents concernant les installations de service. L'un de ces documents est consacré au rôle des organismes de contrôle en matière de publication des descriptions des installations de service sur les portails web.

Par ailleurs, le groupe de travail s'est également attelé à la rédaction d'un document qui fournira des orientations sur la manière dont le règlement d'exécution 2017/2177 doit être interprété, et plus particulièrement les informations qui, d'après le règlement, doivent être reprises dans la description des installations de service que les exploitants doivent établir et publier. Ce document sera publié dans le courant du premier semestre de l'année 2023.

#### Access

Le groupe de travail a poursuivi le dialogue avec les différentes parties (RNE, EC Services...) intéressées au développement du projet TTR (*TimeTable Redesign*). Les membres de WG Access ont notamment échangé leur vision ainsi que les difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre des projets pilotes et de l'application du TTR au niveau national.

Le groupe a également poursuivi le monitoring des RFC (*rail freight corridor*) au travers de workshop et d'échanges d'expériences entre les membres d'IRG-Rail.

Enfin, les membres du groupe Access ont partagé leurs connaissances relatives au TCR (*temporary capacity restrictions*).

#### Charges for Service Facilities

En 2022, le groupe de travail *Charges for Service Facilities* a rédigé un document concernant le courant de traction pour le transport ferroviaire. Ce document décrit, d'une part, la manière dont la fourniture du courant de traction est organisée dans les différents États membres : le nombre de fournisseurs possibles, le rôle du gestionnaire de l'infrastructure,... D'autre part, il donne également un aperçu des tarifs appliqués dans les différents États membres. Le Service de Régulation a activement contribué à la rédaction de ce document.





## Les corridors de fret

Le Règlement 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif a mis en place onze corridors de fret. Le Service de Régulation est directement concerné par trois de ces corridors, à savoir le Corridor Rhin-Alpes, le Corridor Mer du Nord – Méditerranée et le 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 ;
- faire office d'instance de recours.

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

En 2022, le Service de Régulation a également suivi de près les évolutions de ces trois corridors. Il représente les organismes de contrôle du RFC NSM lors des réunions du Comité exécutif de ce corridor. Il participe également en tant qu'observateur aux réunions du Groupe Consultatif Terminaux (TAG) et du Groupe Consultatif Entreprises ferroviaires (RAG). Il a également participé à des réunions entre le C-OSS de ces trois corridors et les organismes de contrôle concernés.

En 2022, les organismes de contrôle du RFC NSB ont signé un nouvel accord de coopération qui intègre les nouveaux membres de ce corridor (la République tchèque, l'Estonie et la Lettonie).



## La coopération européenne des régulateurs aéroportuaires – Thessaloniki Forum

Le *Thessaloniki Forum* est un groupe d'experts réunissant plusieurs régulateurs aéroportuaires européens sous les auspices de la Commission européenne. Il vise à conseiller la Commission européenne sur la mise en œuvre de la Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires et à promouvoir les *meilleures pratiques* en matière de régulation économique des aéroports. Le Service de Régulation est membre de ce groupe d'experts et participe à ses réunions et travaux.

Dans ce contexte, le *Thessaloniki Forum* produit, entre autres, des documents non contraignants qui sont publiés sur le site web de la Commission européenne.

En janvier 2022, le *Thessaloniki Forum* a adopté deux documents auxquels les membres avaient contribué en 2021, à savoir un document sur les « *Concession agreements and ISAs supervisory powers* » et un document intitulé « *Airport charges in times of crisis* ».

En outre, deux nouveaux thèmes ont été choisis en 2022 via un vote des membres et ils feront l'objet de documents dans le futur. Actuellement, le Forum travaille d'une part sur une mise à jour du document existant « *Airport Charges and Environmental issues and considerations* » qui a été adopté en janvier 2021, et se penche, d'autre part, sur les compétences des différents régulateurs dans le document intitulé « *The ISA: role and powers with a focus on inquiry and information gathering powers* ».





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



info@regul.be

Bd du Jardin Botanique 50 boîte 72, 1000 Bruxelles

.be