



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

# RAPPORT ANNUEL 2021

## AVANT-PROPOS

---

Pour la plupart des analystes du secteur du transport, l'année 2021 fut sans conteste une année en demi-teinte. Si nous pouvons constater que dans les secteurs aérien et ferroviaire, le transport de marchandises a évolué positivement en 2021, le transport de voyageurs a quant à lui connu une baisse des volumes plus que significative.

Pour le transport ferroviaire, nonobstant une offre similaire à celle qui précédait la crise sanitaire, le nombre de voyageurs a en 2021 diminué de près de 7 % par rapport à l'année antérieure. Si l'on compare la situation de 2021 à celle qui prévalait avant la crise sanitaire (2019), seuls 65 % des passagers nationaux et internationaux furent transportés en 2021.



En ce qui concerne le transport aérien, Bruxelles-National a connu en 2021 une légère reprise par rapport à 2020, principalement en raison d'une réduction des restrictions imposées aux voyageurs. Cette reprise représente une augmentation d'approximativement 39 % en 2021 pour atteindre environ 9,4 millions de passagers. Mais nous sommes encore loin des niveaux atteints avant la survenance de la pandémie.

Face à cette morosité et de manière générale, il serait bien hasardeux de considérer qu'il n'y a qu'une seule cause à ce ralentissement. Nous sommes indubitablement face à un enchaînement de causes, comme par exemple la hausse du prix de l'énergie, une inflation pratiquement généralisée ou encore le développement de l'e-commerce. De nombreux aspects se dématérialisent et se complexifient. Dans ce contexte, il est fort probable que nous nous trouvons à la croisée des chemins où dans un contexte d'émergence au niveau mondial de nouveaux acteurs, nous assistons à une sorte d'accélération du changement qu'il soit social, économique ou encore environnemental. Dans ces circonstances, il importe que les autorités publiques prennent leur responsabilité et jouent le rôle qui est le leur dans un espace économique commun. En tout état de cause, les Etats de l'Union Européenne qui connaîtront un certain succès seront ceux qui s'affranchiront de certaines inerties et qui seront à même de se dégager de l'étroit carcan de gestionnaire pour passer à celui de visionnaire.

Si chaque citoyen est en droit d'exiger de l'autorité publique qu'elle donne de la cohérence à nos systèmes de transport, il faut bien reconnaître que le défi ne sera pas simple car il faudra concilier des intérêts ou des valeurs souvent opposés comme par exemple l'augmentation de la part modale du rail et la baisse de la demande de transport induite par le télétravail ou encore une demande forte d'une mobilité durable face à une exigence d'efficacité économique. Si la réponse aux systèmes de transport du futur devrait bénéficier de certaines avancées technologiques, rien n'indique que l'innovation répondra intégralement à nos attentes. Dans ces circonstances, je ne peux qu'inviter chacun d'entre nous à tenter d'imaginer de la manière la plus raisonnable possible nos systèmes de transport du futur et à les partager.

Je terminerai ces quelques mots par un remerciement à toute mon équipe pour le travail accompli en 2021 et en souhaitant aux lecteurs une lecture fructueuse.

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 a ajouté la régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National à ses compétences. Le statut du Service de Régulation a été modifié par un arrêté royal du 4 décembre 2012. Cette modification est 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. Le Service de Régulation n'a plus évolué depuis 2013, et se situe toujours dans le giron du Service public fédéral Mobilité et Transports.

L'exigence d'indépendance et d'autonomie du régulateur n'est, en 2021, toujours pas remplie, 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 transposition complète de la refonte du 1er 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). Dans une première phase, il s'agit de déterminer quelle est la voie la plus optimale : l'autonomie complète du Service de Régulation ou une fusion avec un autre régulateur sectoriel déjà existant.

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 l'évolution des marchés de services de transport ferroviaire et l'exploitation 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](http://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 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 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 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 sérieuses lacunes. Lorsque le contenu d'une licence d'exploitation doit être modifié, le Service de Régulation est appelé à rendre 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, 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 son propre système tarifaire et une formule de contrôle tarifaire ;
- soit, enfin, confirmer la proposition tarifaire.

## Les ressources

### Les ressources financières

Les recettes totales du Service de Régulation s'élèvent en 2021 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 19,3% des coûts liés aux dépenses du Service de Régulation. La différence, soit les 80,7%, est affectée aux coûts salariaux.

### Les dépenses

Les mesures restrictives imposées dans le cadre de la pandémie du coronavirus ont également impacté différentes activités en 2021. Ainsi, les dépenses budgétisées pour les missions à l'étranger et les formations ont été affectées de manière très limitée.

### Le personnel

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

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

Les effectifs du Service de Régulation s'élèvent à 10 ETP en 2021. Le tableau ci-dessous reprend l'évolution du personnel du régulateur depuis sa création.



Compte tenu des tâches qui ont été ajoutées dans le domaine du transport ferroviaire en 2019 et 2020, la direction a adopté un nouveau plan de personnel en 2021 afin de garantir l'accomplissement de toutes les missions. La mise en œuvre du plan de personnel est prévue à partir de 2023, pour autant que les ressources financières soient disponibles.

### 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 a été 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 2021 concernaient l'ICT (la réalisation d'un Document Management System, un modèle de gestion futur pour l'ICT), la gestion des processus (une attention continue à l'application correcte des procédures, et le développement des processus critiques), la continuité des services (certains services de support qui deviennent critiques tels que le secrétariat et les traductions) et l'absence d'un propre statut (juridique, personnel et financier). Ces points d'attention ont été les points d'orgues des activités de gestion de l'organisation.

En 2021, le Service de Régulation a mis en oeuvre certaines mesures en matière de RGPD, mis à jour son plan de communication et développé plusieurs processus importants (telles qu'un cadre des amendes et l'organisation de consultations publiques). Enfin, le Service de Régulation a finalisé un important projet ICT visant à la mise en place d'un système de gestion documentaire.



## 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.

8



### décisions

En 2021, le Service de Régulation a pris 6 décisions pour le secteur ferroviaire et 2 pour le secteur aéroportuaire.

23



### dossiers traités

En 2021, 23 dossiers ont été traités: 4 aéroportuaires, 5 relatifs aux installations de service, et 14 en matière ferroviaire.

7



### avis

En 2021, le Service de Régulation a rendu 7 avis relatifs au secteur ferroviaire.

0



### communication officielle

Le Service de Régulation n'a pas diffusé de communication officielle en 2021.

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 2021, plusieurs dossiers ont visé directement le contrôle de la licence d'exploitation.

### La coopération entre l'exploitant et le médiateur

Dans sa décision D-2020-04-LA, adoptée en 2020, le Service de Régulation avait constaté que BAC contrevenait à son obligation, aux termes des articles 10 et 36 de la licence d'exploitation de l'aéroport, de se concerter avec le Service de Médiation et de collaborer étroitement avec ce Service. Le Service de Régulation avait constaté deux manquements à cet égard, à savoir le refus prolongé de BAC de rencontrer le Service de Médiation, d'une part, et le fait pour BAC de se rendre difficile à contacter par le biais du rejet automatique d'e-mails, d'autre part. En 2021, le Service de Régulation a vérifié le respect, par BAC, de cette décision. Cette vérification a mené à l'adoption d'une décision D-2021-08-L, dans laquelle le Service de Régulation a constaté, en ce qui concerne le premier manquement, que BAC avait pris les mesures nécessaires pour organiser la tenue de réunions annuelles entre les parties et donné certaines suites à la première réunion de l'année 2021. En ce qui concerne le second manquement, le Service de Régulation a constaté que BAC avait mis fin à sa pratique de rejet automatique d'e-mails et réagissait en règle promptement par courrier électronique aux interpellations du Service de Médiation. Le Service de Régulation a par conséquent considéré que BAC, ayant remédié aux deux manquements constatés dans la décision D-2020-04-LA, s'était conformée à celle-ci.

### Plaintes diverses relatives à la licence d'exploitation

En 2021, le Service de Régulation a reçu 24 plaintes du Service de Médiation de l'aéroport de Bruxelles-National dont 12 plaintes adressées directement au régulateur.

Quatre plaintes étaient relatives au **non-respect des mesures sanitaires** au sein de l'aéroport (files importantes sans respect de la distanciation sociale, non-port du masque par certains passagers, absence de distanciation sociale au centre de testing, ...). Le Service de Régulation a précisé que le respect des mesures sanitaires relève de la compétence exclusive des forces de l'ordre et des inspecteurs/contrôleurs du SPF Santé Publique. Dès lors, faute de prérogative en



la matière, le Service de Régulation n'a pu intervenir dans ces affaires.

Cinq plaintes ont porté sur **la coopération entre le Service de Médiation et BAC** et ont été traitées dans le contexte du suivi de la décision D-2020-04-L (cf. ci-dessus).

Trois plaintes ont concerné **les nuisances sonores** : deux étaient relatives à l'augmentation des tarifs pour les avions bruyants et la troisième concernait le possible non-respect par BAC de la législation sur les quotas de bruit, la masse maximale au décollage et le certificat acoustique.

Concernant les deux premières plaintes et les propositions du Service de Médiation de modifier la réglementation applicable aux restrictions d'exploitation de l'aéroport liées au bruit, le Service de Régulation a précisé qu'il appartient au ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions d'adopter des restrictions en la matière. BAC ne pouvait dès lors imposer de restrictions plus sévères que celles prévues par le ministre. Compte tenu de cet élément, le Service de Régulation a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'entamer une mission de contrôle en la matière.

Enfin, en ce qui concerne la troisième plainte, le Service de Régulation a été informé par le Médiateur d'une possible violation par l'exploitant de l'aéroport de la réglementation applicable en matière de Quota Count, de Maximum Take Off Weight et de certificats acoustiques des avions. Le Service de Régulation a vérifié dans un premier temps si ces infractions potentielles pouvaient être liées aux obligations de l'exploitant en matière de licence, pour lesquelles il est légalement compétent. Aucune violation de la licence d'exploitation n'a pu être déduite des éléments avancés. Le Service de Régulation a ensuite fait savoir au Médiateur qu'il n'était pas compétent dans cette affaire.

### Les tarifs de Brussels Airport

Suite à la prolongation de la période de régulation en cours jusqu'au 31 mars 2022, une nouvelle consultation pluriannuelle devait en principe être lancée en janvier 2021. L'analyse de la situation du marché du transport aérien réalisée par le Service de Régulation a révélé que les parties étaient 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 a donc été proposée dans l'avis A-2020-04-L. Cette prolongation signifie que la période de régulation actuelle durera exceptionnellement sept ans et que la prochaine période de régulation court du 1er avril 2023 au 31 mars 2028. Pendant cette prolongation, 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. Les propositions du Service de Régulation ont de nouveau été entérinées par la loi du 20 janvier 2021. Cela signifie que la consultation tarifaire pluriannuelle a commencé en janvier 2022.

### La qualité à l'aéroport de Bruxelles-National

En 2021, 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 fueling***

À partir du 1er mai 2023, l'assistance « carburant et huile » à Brussels Airport sera assurée par deux prestataires de services d'assistance en escale sélectionnés dans le cadre d'une procédure d'adjudication européenne.

L'exploitant de l'aéroport doit conclure une convention de niveau de service avec ces nouveaux prestataires de services d'assistance en escale. Cette convention est soumise pour approbation au Service de Régulation.

Dans la décision D-2021-06-L, le Service de Régulation a vérifié si la convention soumise était conforme aux exigences légales applicables. Ce dernier a conclu que le texte-cadre de la convention pouvait être approuvé, en même temps qu'une liste de normes de qualité spécifiquement applicables à l'activité d'assistance en escale « carburant et huile ». Par ailleurs, le Service de Régulation a approuvé le document sur les redevances. Il s'agit des redevances que le titulaire de la licence peut réclamer aux prestataires de services d'assistance en escale.



## AÉROPORTS

9,36



### millions de passagers à l'Aéroport de Bruxelles-National

Il a été constaté une hausse du nombre de passagers de 39% par rapport à 2020. Ce chiffre est encore 65% en dessous du nombre de passagers avant la crise sanitaire.

12



### plaintes traitées

Douze dossiers de plaintes concernant le respect des conditions de la licence ont été traités en 2021.

30,34



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

En 2021, chaque passager qui embarque à Bruxelles paie un montant de 30,34 € pour l'utilisation des infrastructures de l'aéroport et de sécurité.

115,733



### mouvements aériens à l'Aéroport de Bruxelles-National

Cela représente une hausse de 24% par rapport à 2020, ce qui toutefois est 49% inférieur au niveau précédant la crise sanitaire.

175



### destinations à partir de l'Aéroport de Bruxelles-National

Le nombre de destinations a augmenté en 2021 par rapport à la chute de 2020.

668.109



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

Une hausse de 31 % a été constatée par rapport à l'année précédente.

# 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, il 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 en 2021 pour le secteur ferroviaire.

## L'accès au réseau

### La conformité du document de référence du réseau

En 2021, le Service de Régulation a rendu un avis sur le projet de document de référence du réseau pour la période du 11/12/2022 au 09/12/2023, que le gestionnaire de l'infrastructure avait soumis au secteur pour consultation. La période de consultation est désormais plus longue qu'auparavant : tant les candidats que le Service de Régulation disposent d'une période de 75 jours pour soumettre leurs observations sur le projet.

L'avis A-2021-06-S aborde plusieurs thèmes et la plupart des remarques ont porté sur les dispositions relatives à la répartition des capacités, aux conditions d'accès et aux installations de service.

### La notification des nouvelles relations

Dans certains cas, lorsqu'un candidat souhaite mettre en service une nouvelle liaison ferroviaire pour le transport de voyageurs, il est tenu d'en informer préalablement le Service de Régulation. La raison en est que, dans certains cas, un test d'équilibre économique peut être demandé. En 2021, le Service de Régulation a reçu les 4 notifications suivantes.

#### *Liaison : « Ostende-Prague » et « Prague-Ostende »*

Le 1er avril 2021, le Service de Régulation a reçu une notification du candidat « European Sleeper Coöperatie » de son intention de lancer un nouveau service de transport de voyageurs pour les liaisons Ostende-Prague et Prague-Ostende. Le Service de Régulation a transmis la notification aux parties dans le cadre du régime de l'équilibre économique. Toutefois, European Sleeper a décidé de mettre fin prématurément à la procédure.

#### *Liaison « Ostende-Prague/Varsovie » et liaison « Varsovie/Prague-Ostende »*

Le 21 avril 2021, le Service de Régulation a reçu une autre notification du candidat « European Sleeper Coöperatie » pour un nouveau service de transport de voyageurs, cette fois pour les liaisons Ostende-Prague/Varsovie et Varsovie/Prague-Ostende. Le Service de Régulation a transmis la notification aux parties pour leur permettre de faire une demande de test d'équilibre économique. Aucune demande n'ayant été transmise dans le délai légal prévu, European Sleeper a accès au réseau belge pour l'exploitation de ce service de transport de voyageurs. Le gestionnaire de l'infrastructure en a été informé.



#### *Liaison « Bruxelles-Midi – Milano Central » et « Milano Central – Bruxelles-Midi »*

Le 15 avril 2021, le Service de Régulation a reçu la notification du candidat « Ostende Vienne Orient Experience » (OVOE) de l'intention de lancer un nouveau service « Italia Express » de transport de voyageurs sur les liaisons Bruxelles-Midi – Milano Central et Milano Central – Bruxelles-Midi. Sur la base des informations fournies, le Service de Régulation a constaté que l'itinéraire Bruxelles-Midi – Milano Central, y compris les arrêts proposés, ne couvrirait pas le même itinéraire que le contrat de service public ou un itinéraire alternatif. La même constatation a pu être faite pour l'itinéraire Milano Central – Bruxelles-Midi, en ce compris les arrêts proposés. Dans ces circonstances, le Service de Régulation a décidé (D-2021-02-S) que le service de transport de voyageurs notifié ne tombe pas dans le champ d'application de la législation sur l'équilibre économique. L'accès au réseau n'est donc pas limité pour ce service.

#### *Liaison « Bruxelles-Midi – Innsbruck Hbf » et « Innsbruck Hbf – Bruxelles-Midi »*

Le 15 avril 2021, le Service de Régulation a également reçu du même candidat une notification pour un nouveau service de transport de voyageurs pour les liaisons Bruxelles-Midi-Innsbruck Hbf et Innsbruck Hbf-Bruxelles-Midi. Comme pour la notification d'Italia Express, la communication avec OVOE a révélé que sur la liaison, les voyageurs ne sont pas autorisés à embarquer dans une gare belge ni à débarquer dans une autre gare belge (gares frontalières comprises). C'est pourquoi le Service de Régulation a pris la même décision (D-2021-03-S) que dans le dossier « Italia Express » : le service de transport de voyageurs notifié ne relève pas du champ d'application de la législation sur l'équilibre économique. Ce service a donc accès au réseau.

#### Mission de contrôle relative aux conflits d'intérêts chez le gestionnaire de l'infrastructure

Le Code ferroviaire contient une disposition destinée à prévenir les conflits d'intérêts. 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'intérêts. Ainsi le Code ferroviaire prévoit des incompatibilités entre l'exercice d'une fonction stratégique auprès du 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.

Le Service de Régulation a lancé une mission de contrôle en février 2021 pour s'assurer du respect de cette disposition. Le rapport d'enquête de la mission de contrôle a été finalisé fin 2021. La décision a été prise en 2022.

## Les redevances ferroviaires

### Remboursement des frais administratifs

En février 2021, Infrabel a demandé au Service de Régulation un avis sur la légalité de son intention de rembourser, pour la période du 16 mars 2020 au 30 septembre 2020, les frais administratifs exigés par le gestionnaire de l'infrastructure, et ce, au profit des opérateurs du secteur du fret.

Par le remboursement de ces frais, Infrabel souhaitait atténuer l'impact financier de la crise sanitaire sur le secteur.

Dans son avis A-2021-01-S, le Service de Régulation a examiné si ce régime de remboursement potentiel était conforme au Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution. Il est arrivé à la conclusion que le remboursement ne pouvait se baser que sur le Règlement (UE) 2020/1429 du Parlement européen et du Conseil du 7 octobre 2020 arrêtant des mesures pour un marché ferroviaire durable. En effet, ce règlement donne la possibilité aux États membres d'autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à remettre le paiement des redevances d'infrastructure pendant une certaine période de référence, et ce, sous la forme d'une loi ou d'un arrêté royal.

Une telle remise devait toutefois être non discriminatoire. Or, le Service de Régulation a constaté que le régime de remboursement envisagé traiterait différemment les demandes de sillons des transporteurs de marchandises et des transporteurs de voyageurs, alors qu'il s'agissait de demandes de capacités similaires. Il était en outre d'avis qu'il n'y aurait aucune justification raisonnable et objective à cette différence de traitement.

C'est pourquoi il a été conseillé à Infrabel de ne pas limiter le remboursement des frais administratifs aux demandes de sillons émanant du secteur du transport de marchandises, car cela constituerait une violation du principe d'égalité visé dans la disposition applicable du règlement 2020/1429.

En juillet 2021, le cabinet du Ministre de la Mobilité a demandé au Service de Régulation d'émettre un nouvel avis, cette fois

sur la possibilité pour Infrabel d'étendre le remboursement des frais administratifs pour la période concernée à l'ensemble des secteurs, à l'exception du transport de voyageurs effectué par la SNCB dans le cadre d'un contrat de service public.

Dans son avis A-2021-05-S, le Service de Régulation a ensuite vérifié si ce remboursement respectait bel et bien l'exigence de non-discrimination visée dans le Règlement 2020/1429. Il est arrivé à la conclusion que les frais administratifs liés aux demandes de sillons de la SNCB peuvent être exclus du régime de remboursement, sur la base du principe selon lequel ces frais ont déjà été compensés par des subventions spéciales accordées par l'État belge à la SNCB.

## Plainte tarif hyperpointe

Le Service de Régulation a rendu la décision D-2021-05-C suite à la plainte introduite par Thalys contre Infrabel concernant la révision du coefficient hyperpointe applicable sur la jonction Nord-Midi pour le segment HST<sup>[1]</sup> pour les horaires de service 2021 et 2022.

Après analyse, le Service de Régulation a considéré qu'aucun des griefs du demandeur à savoir :

- la violation du principe d'efficacité ;
- la violation du principe de transparence ;
- la violation du principe de non-discrimination ;
- la violation du principe de soutenabilité ;
- la violation du principe de confiance légitime ;
- l'absence de pertinence de la mise en perspective de la redevance d'utilisation en Belgique

ne pouvait être retenu.

Le Service de Régulation a dès lors décidé que la plainte était recevable mais non fondée.

[1] Les services de transport de voyageurs aptes à la grande vitesse qui sont exploités de manière commerciale.

## Les capacités

### 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 portait spécifiquement sur l'obligation pour les candidats non-entreprises ferroviaires de souscrire un contrat d'assurance visant à couvrir leur responsabilité. Compte tenu du fait que l'aspect assurance est indissociable des responsabilités découlant des droits et obligations des parties, le Service de Régulation a émis un avis A-2021-02-S portant sur l'ensemble du contrat de réservation des capacités. Infrabel a procédé aux adaptations nécessaires du contrat de réservation des capacités en concertation avec le Service de Régulation.

**Avis concernant la politique proposée par Infrabel pour la déclaration de saturation de l'infrastructure**  
Infrabel a demandé l'avis du Service de Régulation quant à la légalité de sa nouvelle politique proposée pour la déclaration de saturation de l'infrastructure. La déclaration de saturation se ferait en deux étapes. Dans la première étape – informative – une déclaration d'un manque potentiel de capacités serait faite si certains critères sont dépassés avant la soumission des new path requests. Dans la deuxième étape, la déclaration de saturation effective suivrait s'il s'est avéré impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire au cours de la procédure de coordination.

Le Service de Régulation a indiqué dans son avis A-2021-04-S qu'il ne s'oppose pas à l'utilisation à titre d'information de la déclaration d'un manque potentiel de capacités ni aux principes généraux de la déclaration de saturation effective. Il a toutefois été conseillé à Infrabel de clarifier et de préciser certains points, ainsi que d'établir un cadre conformément à l'article 41, § 1er du Code ferroviaire pour déclarer comme « infrastructure saturée » toute infrastructure dont on peut penser qu'elle souffrira d'une capacité insuffisante dans un proche avenir.

Infrabel a ensuite indiqué être d'accord avec les différentes actions à entreprendre et, conformément à l'avis, a également proposé une politique pour la « déclaration de saturation future ».



## FERROVIAIRE

173,65



### millions de passagers SNCB

En 2021, la SNCB a transporté 173,65 millions de passagers, ce qui est une diminution légère par rapport à l'année précédente.

13.707.721



### ton./km de fret acheminé en 2021

En 2021, le volume du fret transporté sur les rails a augmenté de 2,4% par rapport à l'année dernière.

386,24



### millions € de revenus d'Infrabel via les redevances

Cela permet à Infrabel de couvrir ainsi environ 1/3 de ses coûts de fonctionnement

3.612



### km de longueur totale du réseau ferroviaire belge

Cela constitue une réduction du réseau ferroviaire de 200 km.

12



### entreprises ferroviaires actives sur le réseau belge

Cela représente un status quo par rapport à 2020.

4



### notifications des nouvelles relations ferroviaires pour des voyageurs

En 2021, le Service de Régulation a reçu 4 notifications de candidats de leur intention d'exploiter un service de transport de voyageurs. Ces 4 notifications concernaient des services de transport international.

# LES INSTALLATIONS DE SERVICE

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



## LES INSTALLATIONS DE SERVICE

12

installations d'approvisionnement  
en carburant

14

installations de nettoyage  
du matériel roulant

30

ateliers de maintenance

555

gares passager

113

gares de triage et de formation

44

terminaux frets (dont les ports)



En 2021, la régulation des installations de service a représenté une part significative des activités du Service de Régulation. Ainsi, une mission de contrôle a été lancée concernant la « description de l'installation de service » de Zuidnatie NV, un terminal situé dans le port d'Anvers. Les conditions générales d'accès aux gares exploitées par la SNCB ont également été contrôlées. En outre, le Service de Régulation a également fixé le délai raisonnable dans lequel les exploitants d'installations de service doivent répondre aux demandes d'accès. Deux avis ont également été rendus en réponse à un nouveau tarif qu'Infrabel souhaitait introduire pour faire face à la saturation de certains faisceaux.

Le Service de Régulation a participé à l'Experience Day, organisé par Infrabel dans le port d'Anvers. Lors de ces journées, le fonctionnement quotidien des voies ferrées portuaires a été discuté en détail, en mettant l'accent sur la problématique du « last mile » et les problèmes opérationnels auxquels les entreprises ferroviaires sont confrontées dans les installations de service.

## Contrôle de Zuidnatie

En avril 2021, le Service de Régulation a lancé une mission de contrôle sur l'Algemeen Spoorbedieningsprotocol de Zuidnatie NV. Zuidnatie est un terminal situé dans le port d'Anvers qui offre également des services ferroviaires. Ce document définit les conditions relatives à ces services ferroviaires et est ce que la législation appelle une « description de l'installation de service ». Cette description de l'installation de service est un document que tout exploitant d'une installation de service doit publier et qui contient des informations sur les conditions d'accès à l'installation de service et aux services associés au transport ferroviaire fournis dans l'installation de service.

La mission de contrôle du Service de Régulation avait pour but de vérifier si le document de Zuidnatie contenait toutes les informations requises par la législation et si son contenu était conforme à celle-ci. En décembre 2021, le Service de Régulation a rendu une décision (décision D-2021-07-S) dans le cadre de cette mission de contrôle. Le Service de Régulation a décidé que l'Algemeen Spoorbedieningsprotocol n'était pas entièrement conforme aux exigences de la réglementation en vigueur et que certains ajustements étaient encore nécessaires. Zuidnatie s'est vu accorder trois mois pour procéder à ces adaptations.

## Délai raisonnable

Le 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 habilite le Service de Régulation à fixer le délai raisonnable dans lequel les exploitants d'installations de service doivent répondre aux demandes d'accès aux installations de service et de fourniture de services associés au transport ferroviaire.

Pour fixer ce délai raisonnable, le Service de Régulation a entamé en mai 2021 une série de discussions avec les exploitants d'installations de service et les opérateurs, afin de déterminer quelles étaient les pratiques en la matière.

Une consultation publique a ensuite été organisée, entre le 4 août et le 15 septembre 2021, notamment via le site internet du Service de Régulation, sur sa proposition de décision de délai raisonnable.

Dans sa décision D-2021-04-S, le délai raisonnable pour répondre aux demandes d'accès aux services de base et de fourniture de ces services de base a finalement été fixé à trente jours civils dans cette décision. Le même délai est applicable en cas de réponse aux demandes tardives et aux demandes d'accès aux services complémentaires et connexes. Un délai de cinq jours ouvrables a également été imposé aux exploitants d'installations de service pour l'envoi d'un accusé de réception à un demandeur, l'informant si sa demande d'accès est complète ou non. Enfin, la décision fixe le délai pour répondre aux demandes d'accès ad hoc également à cinq jours ouvrables.

Les exploitants d'installations de service ont été invités à inclure, dans les 60 jours ouvrables à compter de la publication de la décision au Moniteur belge, les délais raisonnables applicables dans les documents de description de leurs installations de service.

## Conditions générales 'accès aux gares voyageurs'

Dans le cadre de sa mission de contrôle, le Service de Régulation a rendu la décision D-2021-01-C portant sur le « document de référence – Accès aux gares voyageurs » de la SNCB. Lors de sa mission, le Régulateur a vérifié si le document était conforme aux dispositions nationales et au Règlement d'exécution 2017/2177 relatif à l'accès aux installations de service et aux services liés au rail. Il a également vérifié si l'interprétation de l'arrêt de la Cour de Justice C-210/18 du 10 juillet 2019 relatif au statut des quais de voyageurs était intégrée dans le « Document de référence ».

Au terme de cette mission, le Service de Régulation a décidé qu'en l'état, le « Document de référence – accès aux gares voyageurs » 2021 devait être adapté. Il doit désormais être précisé que l'accès aux gares voyageurs est facultatif pour les entreprises ferroviaires et que le recours aux services associés est également facultatif pour les entreprises ferroviaires. Ces adaptations sont en cours.

## Avis concernant la proposition de tarif de dépassement

À la demande d'Infrabel, le Service de Régulation a rendu un avis sur la proposition d'appliquer un tarif de dépassement à certaines voies « opérations » dans les faisceaux. L'avis portait à la fois sur les différents produits proposés par Infrabel dans les faisceaux et sur leurs structures tarifaires sous-jacentes, composées de la redevance d'utilisation et de la redevance d'accès. Pour la partie concernant les produits, des recommandations ont été faites sur l'utilisation de critères objectifs. Cela visait notamment la subdivision entre les différents produits, le caractère contrôlable et contraignant de certains produits, l'efficacité et les procédures d'attribution. En ce qui concerne la redevance d'accès aux faisceaux, il a été proposé à Infrabel de la différencier davantage en fonction du produit demandé ou de l'importance opérationnelle et technique

des faisceaux. En ce qui concerne la redevance d'utilisation des voies de faisceau (le tarif de dépassement), le Service de Régulation a constaté que le système proposé était discriminatoire et inefficace. Infrabel s'est vu déconseiller d'appliquer ce système. Une proposition de redevance d'utilisation, dans laquelle la différenciation est effectuée en fonction de l'activité sous-jacente, a été soumise. Sur cette base, Infrabel a élaboré une nouvelle structure tarifaire, qui a été publiée dans le document de référence du réseau.

**Avis concernant le projet relatif aux tarifs visant à prévenir les risques de saturation dans les installations de service concernées.**

Afin de rendre la redevance d'utilisation pour les voies « opérations » conforme à l'avis A-2021-03-S, en tenant compte des délais de publication, Infrabel a adapté le document de référence du réseau 2023. Le Service de Régulation a été consulté sur cette modification le 8 octobre 2021. En ce qui concerne la redevance d'utilisation proposée, le Service de Régulation a constaté qu'Infrabel utilisait des critères objectifs pour prendre des décisions liées aux produits et appliquait une différenciation des prix en fonction de l'activité, comme proposé par le Service de Régulation dans l'avis A-2021-03-S. Cette différenciation des prix permet à Infrabel de mener une politique cohérente en matière de faisceaux.

Le Service de Régulation a formulé des recommandations sur la tarification (lire : tarif zéro) et sur l'importance de la collecte de données et du suivi de celles-ci afin de permettre de vérifier le caractère non discriminatoire en cas de modification dans l'attribution des voies.

# LE MONITORING DES MARCHÉS RÉGULÉS



## Le monitoring des activités ferroviaires

Le Service de Régulation a pour mission de surveiller les marchés ferroviaires et leurs évolutions. Il publie chaque année d'une part un rapport sur les marchés de transport ferroviaire de passagers et d'autre part sur les marchés de transport ferroviaire de marchandises.

Pour ce qui concerne le transport de passagers, le Service de Régulation a observé un recul du volume de transport national de près de 4%. Ceci reflète une baisse de la demande de transport ferroviaire s'expliquant globalement par la crise sanitaire. Cette baisse de volume a généré une chute de revenus tant pour Infrabel que pour la SNCB qui a été partiellement compensée par des subsides du gouvernement. Il a également été observé une très lourde chute du transport ferroviaire international de près de 45%, qui s'explique par les restrictions de voyages décidées en 2020. Dans la mesure où il n'existait en 2020 une concurrence que pour le transport ferroviaire passagers international, cette chute a mécaniquement provoqué une forte hausse de la part de marché de la SNCB. Enfin, la part modale du rail reste stable autour de 8%.

Pour ce qui concerne le transport de marchandises, il a également été observé une baisse des volumes de transport, mais nettement moins marquée que pour le transport de passagers. Cette baisse n'a eu qu'un impact limité sur les revenus du gestionnaire d'infrastructure. Cette baisse a été ressentie plus fortement par l'opérateur historique que par ses concurrents, conduisant à un recul de ses parts de marché. Enfin, à l'instar du transport de passagers, la part modale du rail reste stable autour de 12%.

Les rapports market monitoring sont disponibles sur le site internet du Service de Régulation.

## Le monitoring de l'aéroport de Bruxelles-National

Le Service de Régulation organise chaque année un suivi du marché aéroportuaire de Brussels Airport.

L'année 2020 a été marquée par la pandémie, qui a gravement affecté la fréquentation de l'aéroport de Bruxelles-National. Le nombre de passagers fréquentant l'aéroport a chuté de 74%, passant de plus de 26,3 millions de passagers à 6,7 millions. Cette chute est comparable à celles d'autres aéroports proches, tels que ceux de Paris ou d'Amsterdam. En Belgique, l'aéroport de

Bruxelles-National a connu toutefois une chute de fréquentation moins importante que celle de son principal concurrent, Charleroi.

En revanche, l'aéroport de Bruxelles-National a connu une légère hausse du volume de fret transporté depuis ou vers l'aéroport. Cette hausse s'explique probablement par le fait que la Belgique est devenu un centre d'excellence en matière pharmaceutique et de vaccins.

Il convient de noter que l'aéroport de Bruxelles-National recueille un excellent niveau de satisfaction de la part de ses usagers (97,6%). Par ailleurs, le niveau des taxes aéroportuaires a augmenté, par application d'une clause d'indexation, d'un peu plus de 1,7%, ce qui correspond à l'inflation.

Le rapport Market monitoring aéroport est disponible dans son intégralité sur le site internet du Service de Régulation.



# LES ACCORDS DE COOPÉRATION ET LA PRÉSENCE INTERNATIONALE

---



## Les accords de coopération avec l'Autorité Responsable des Licenses et le SSICF

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 pour échanger des informations cruciales et, le cas échéant, se concerter avec eux. Il n'y a pas eu de concertation physique en 2021, seulement quelques contacts informels liés aux situations dans les installations de service et au rôle du SSICF dans ce contexte.

## Thessaloniki Forum – Airport Regulators Working Group

Le Service de Régulation est membre du Thessaloniki Forum, un groupe de travail européen qui regroupe l'ensemble des régulateurs économiques en charge des aéroports. En 2021, le Thessaloniki Forum a organisé 2 groupes de travail auxquels le Service de Régulation a participé.

Le groupe de travail « Airport Charges in times of crisis » s'est penché sur l'évolution des tarifs pendant la crise sanitaire du COVID-19 et a formulé des recommandations pour faire face à des situations similaires à l'avenir. Il s'agissait notamment d'examiner les aspects législatifs des tarifs et la manière dont les prévisions de trafic sont (devraient être) effectuées.

Le groupe de travail « Concession agreements and ISAs supervisory powers » a étudié si et comment les compétences et tâches des régulateurs économiques peuvent être exercées conformément à la directive européenne sur les redevances aéroportuaires lorsque les aéroports sont exploités via des contrats de concession.

Les rapports des deux groupes de travail ont été adoptés par le Forum au début de l'année 2022 et peuvent être consultés sur le site internet du Service de Régulation.

## 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. Un des thèmes principaux abordé en 2021 concernait les restrictions de capacité (TCR).

## 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 comporte notamment six groupes de travail spécifiques. Ce forum 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>).

Pendant sa présidence du réseau IRG-Rail, en 2020, le Service de Régulation avait initié un processus de réforme organisationnelle du réseau. Ce processus s'est poursuivi en 2021 et le Service de Régulation a naturellement participé étroitement aux travaux du réseau à ce sujet. Ces travaux ont abouti à l'adoption, par l'assemblée plénière d'IRG-Rail, d'une révision des textes fondateurs d'IRG-Rail destinée à permettre au réseau d'enrichir encore son efficacité et ses travaux. Parmi les modifications apportées au fonctionnement du réseau, figure la généralisation du vote à la majorité qualifiée, le consensus demeurant la règle pour certaines décisions telles l'acceptation d'un nouveau membre.

Les activités en 2021 des différents groupes de travail peuvent être résumées comme suit :

### Legal Developments

Le Service de Régulation a participé aux travaux du groupe de travail d'IRG-Rail consacré aux développements législatifs. Ce groupe a, en 2021, poursuivi et achevé son travail d'analyse des systèmes de distributions des tickets dans les différents États représentés au sein d'IRG-Rail, et adopté une étude donnant un aperçu de l'état actuel de ces systèmes, analysant et catégorisant ceux-ci, identifiant les problèmes et défis actuels et soulignant les mesures qui ont été prises à cet égard et qui relèvent de la compétence des régulateurs. Le groupe a également poursuivi ses échanges concernant le test de l'équilibre économique.

### Access

Le groupe de travail Access a poursuivi son travail concernant le projet Timetable Redesign (TTR). Le groupe a examiné plus particulièrement en 2021 les questions relatives au cadre juridique et discuté des conditions commerciales du projet.

Le groupe Access a également continué sa réflexion en matière de coordination des restrictions temporaires de capacité (TCR) en publiant un aperçu des expériences des Régulateurs concernant la décision déléguée 2017/2075 [Décision qui remplace l'annexe VII de la directive 2012/34/UE portant sur le calendrier du processus de répartition]. Cette décision déléguée implique d'importantes incidences notamment pour la planification, la consultation et la coopération internationale en matière de restrictions temporaires de capacité).

### 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 2021, ce groupe a rédigé le neuvième IRG-Rail Market Monitoring Report relatif à l'année civile 2020. 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. En outre, l'impact de la crise sanitaire du COVID-19 sur le marché ferroviaire européen en 2020 a également fait l'objet d'une analyse spécifique.

### Access to service facilities

Le groupe de travail « Access to Service Facilities » a connu une année productive au cours de laquelle les organismes de contrôle ont publié plusieurs rapports et déclarations et ont poursuivi le développement des connaissances communes sur le secteur des installations de service par l'échange des meilleures pratiques et des expériences acquises.

Le monitoring des dérogations que les exploitants d'installations de service peuvent obtenir pour certaines parties du Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 s'est également poursuivi en 2021. Les résultats de ce monitoring sont présentés

dans le rapport « Update of the report on experience gained from exemptions granted under Article 2 Paragraph 2 of Implementing Regulation ».

Le groupe de travail a également publié le rapport final sur la « Regulatory Practice for classification of tracks in ports » en 2021. Ce rapport fait suite à une question de l'European Sea Port Organisation sur la classification des voies ferrées portuaires. Le groupe de travail a examiné si les voies ferrées dans les principaux ports maritimes et intérieurs des États membres doivent être considérées comme installation de service, telle que définie à l'annexe II de la directive 2012/34, ou comme infrastructure, et quelles en sont les conséquences éventuelles.

Le suivi des développements concernant le portail commun mis en place par la Commission européenne s'est également poursuivi.

Enfin, le groupe de travail a également publié deux autres déclarations. Une première déclaration concernait le droit des candidats à demander l'accès aux installations de service et s'intitule : « Statement on the scope of regulation in port terminals: The right of applicants to request access ». L'autre déclaration portait sur la responsabilité des gestionnaires de l'infrastructure à l'égard des informations figurant dans le document de référence du réseau et fournies par des tiers. Cette déclaration s'intitule : « Statement on the Responsibility of Infrastructure Managers for Third Party Service Facility Descriptions in Network Statements ».

## Charges

Le Service de Régulation assure la co-présidence du groupe de travail Charges. Ce groupe a pour l'essentiel axé son activité sur la rédaction d'un rapport sur la segmentation de marché et les mark-up. Celui-ci comprend une partie théorique et une partie décrivant des cas pratiques.

La partie théorique décrit les bases légales qui établissent la segmentation de marché et les mark-up en Europe. Elle présente également les fondements économiques qui justifient de procéder à une segmentation de marché et d'imposer des mark-up. Elle propose ensuite une méthodologie pour établir la segmentation de marché, définir et calculer les mark-up.

Les cas pratiques présentent les systèmes de segmentation de marché et de mark-up d'une dizaine de pays membres.

## Charges for Service Facilities

Le groupe de travail « IRG Charges for service facilities » a rédigé un rapport qui donne un aperçu des principaux principes de tarification appliqués dans les terminaux de fret. En outre, le thème de l'approvisionnement en courant de traction a également été étudié. Un cas autrichien a été plus spécifiquement examiné.

## Règlement 913/2010 - Corridors Ferroviaires Européens

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 (RFC NSM) 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 concernés.

En 2021, le Service de Régulation a également suivi de près les évolutions de ces trois corridors. Ainsi, 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 Corridor One-Stop-Shop de ces trois corridors et les organismes de contrôle concernés.