



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

**Avis n° A-2019-04-SC relatif au projet de document de référence du réseau pour la période  
du 13 décembre 2020 au 11 décembre 2021**

*Copie certifiée conforme*

**Serge DRUGMAND  
Directeur**

## 1 Objet

Conformément à l'article 20 de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (ci-après « le Code ferroviaire »), le gestionnaire de l'infrastructure établit le document de référence du réseau (ci-après le DRR) et en assure la publicité, après consultation de l'organe de contrôle, des candidats et des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau.

L'article 21 du Code ferroviaire et son annexe 2 définissent le contenu et la structure du DRR.

Conformément à l'article 63, § 1, du Code ferroviaire, en exécution de ses missions de conseil, le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National (ci-après « le Service de Régulation ») rend des avis.

Le présent avis traite de la conformité du projet de DRR 2021<sup>1</sup> à la réglementation européenne et belge.

## 2 Faits et rétroactes

Le 9 octobre 2019, le Service de Régulation reçut un e-mail d'Infrabel informant le Service de Régulation de la disponibilité, sur le site internet d'Infrabel, du projet de DRR 2021.

## 3 Analyse

La section 3.1 ci-dessous est consacrée aux remarques générales du Service de Régulation. La section 3.2. traite des remarques relatives à l'infrastructure ferroviaire et la section 3.3. des remarques relatives aux installations de service. Enfin, la section 3.4. se focalise sur les remarques spécifiques.

### 3.1 Le DRR : Remarques générales

#### 3.1.1. La séparation entre les tâches de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant d'installations de service

Dans son avis (2018-05-S du 5 novembre 2018) relatif au projet de DRR 2020, le Service de Régulation soulignait l'obligation d'Infrabel, prévue au point 6 de l'Annexe 2 du Code Ferroviaire, de distinguer dans le DRR ses tâches en qualité de gestionnaire d'infrastructure de celles en qualité d'exploitant

---

<sup>1</sup> Version du 7 octobre 2019 en vigueur pour la période du 13 décembre 2020 au 11 décembre 2021.

d'installations de service. Le Service de Régulation constate qu'Infrabel n'a pas encore rédigé de chapitre dédié aux installations de service. Le DRR 2022 devra être adapté en ce sens.

### 3.1.2. Version anglaise

Le Service de Régulation constate qu'il n'y pas de version anglaise disponible sur internet alors que la **section 1.7 « Publication »** (p.14) mentionne son existence. Le Service de Régulation demande à Infrabel de corriger cette incohérence. Le Service de Régulation estime utile de publier une version en anglais compte tenu de l'ouverture des marchés ferroviaires à la concurrence.

## 3.2 Le DRR : Infrastructure ferroviaire

### 3.2.1 Accès à l'infrastructure

**p.23, point 2.2.1.2 « Candidats non-entreprises ferroviaires »**. Le projet de DRR 2021 impose aux candidats non-entreprise ferroviaire de prendre contact avec Infrabel au plus tard trois mois avant l'introduction de la demande de capacité. Infrabel invoque la nécessité de procéder à des modifications des systèmes informatiques. Le Service de Régulation demande à Infrabel de fournir des éléments justifiant un tel délai.

### 3.2.2 Demande et attribution de capacité

**p.21, point 1.10.3 et p.48 point 4.2.3 « Time Tabling Redesign »**. Le projet de DRR 2021 ne détaille pas suffisamment le projet Time Tabling Redesign et le projet pilote Anvers – Rotterdam. C'est notamment le cas pour le concept de « *rolling planning* ». Le Service de Régulation considère qu'il serait utile qu'Infrabel désigne une personne de contact auprès de qui les entreprises ferroviaires pourraient s'adresser.

**p.45, point 4.2.2.1.1 « Demande de sillons, Principes généraux »**. Le projet de DRR 2021 indique qu'un candidat sollicitant une capacité pour un train de marchandises, au départ ou à l'arrivée d'une installation, doit mentionner la durée prévue du séjour dans ladite installation et la provenance et/ou la destination des wagons. Le Service de Régulation souhaite connaître les motivations et la base légale de cette exigence ainsi que les conséquences sur l'attribution de capacité en cas de non-respect de celle-ci.

**p.47, point 4.2.2.2 « Attribution des sillons. Coopération avec les exploitants d'installation de Service »**. Le Règlement d'exécution 2017/2177<sup>2</sup>, impose au gestionnaire de l'infrastructure de coopérer avec les exploitants d'installations de service afin de coordonner les demandes de capacité d'infrastructure et

---

<sup>2</sup> 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

d'installations de service. L'article 7 point 2 du Règlement d'exécution confère un caractère obligatoire à cette coordination. Le Service de Régulation estime que l'initiative de cette coopération incombe à Infrabel et que les principes doivent être prévus dans le DRR de manière plus détaillée.

**p.55, point 4.4.1.3 « Demandes concurrentes ».** La remarque concerne le deuxième paragraphe :

*« Il se peut néanmoins qu'en cas de complexité de ces demandes (par exemple, une demande contient plusieurs trains et/ou plusieurs jours de circulation, une harmonisation à la frontière est nécessaire, des correspondances doivent être garanties, une concertation supplémentaire avec le candidat est nécessaire, ...), il soit dérogé à ce principe. »*

Le gestionnaire de l'infrastructure prévoit un principe de « First in First Served » pour les « Late Path Requests ». Les dérogations à ce principe sont toutefois possibles en cas de complexité de la demande. La raison pour laquelle Infrabel peut déroger à ce principe de base doit toutefois être définie de façon transparente et reposer sur des critères objectifs. Le critère « complexité » prévu au DRR ne répond pas à ces exigences. Le Service de Régulation demande à Infrabel de revoir cette section.

**p.53, point 4.4.3 « Infrastructures saturées : définition, critères de priorité et procédure d'attribution ».**

Le Service de Régulation formule les remarques suivantes :

- Le 3<sup>ème</sup> paragraphe prévoit : « Les lignes saturées figurent à l'annexe B.6. La définition des types de ligne et des types de train est reprise à l'annexe B.7. ». Le Service de Régulation estime que les types de trains mentionnés dans le projet de DRR, doivent faire référence à l'article 2 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019<sup>3</sup> qui les définissent.
- L'article 3 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 regroupe les priorités s'appliquant pour l'attribution de capacités lorsque les infrastructures sont saturées. Le Service de Régulation constate que celles-ci sont dispersées dans cette section. Par conséquent le dernier paragraphe de cette section devrait être placé à la suite du deuxième, pour plus de cohérence.
- Pour des raisons de clarté, le Service de Régulation estime qu'il faudrait scinder cette section en deux ; l'une serait relative à l'attribution de capacité et l'autre serait consacrée à la répartition de celle-ci.
- Le projet de DRR 2021 définit les critères permettant à Infrabel de retirer les capacités déjà attribuées :  
*« Lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition, le gestionnaire de l'infrastructure prend en compte les niveaux d'utilisation antérieurs des sillons et peut après concertation avec le candidat, suspendre ou retirer le droit d'utilisation du sillon en cas de sous-utilisation de ce sillon par le détenteur de la capacité et*

---

<sup>3</sup> Arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

- *Si le détenteur du sillon n'utilise pas l'infrastructure ferroviaire conformément aux modalités prévues dans le contrat d'utilisation ou dans le contrat de réservation de capacités conclu avec le gestionnaire de l'infrastructure ;*
- *Si le détenteur du sillon porte atteinte à l'utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire ;*
- *Si, au cours de l'horaire de service précédent, la capacité a été utilisée en moyenne moins de 80% du nombre de circulations hebdomadaires prévues. »*

Le deuxième alinéa de l'article 43 du Code ferroviaire décrit précisément les critères autorisant une suspension de capacité en cas d'infrastructures saturées, en ces termes : « *Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil déterminé dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat concerné. »*

Cette disposition décrit les exigences de seuil qui doivent être respectées par le gestionnaire de l'infrastructure, notamment le degré d'utilisation et la période considérée. Aucune des trois conditions évoquées ci-dessus ne correspond à ces exigences. Le Service de Régulation demande à Infrabel de revoir cette section.

**p.55, point 4.5 « Attribution de capacités pour l'entretien, le renouvellement et l'extension ».**

- **p.56, points 4.5.3 & 4.5.4 « Publication des restrictions temporaires de capacité & consultation des candidats ».** La nouvelle annexe VII de la directive 2012/34<sup>4</sup> prévue par la décision déléguée de la Commission Européenne 2017/2075<sup>5</sup> définit les délais des consultations des candidats en fonction de l'importance et des conséquences des travaux prévus. Le Service de Régulation souligne qu'il est crucial que le projet de DRR 2021 se conforme à toutes les prescriptions de cette annexe. Dans la version précédente du DRR, ces délais étaient plus clairement communiqués dans le corps de celui-ci. Un tableau permettait de connaître pour chaque type de travaux la durée et les délais des consultations et de publication prévus. Ce n'est plus le cas pour le projet de DRR 2021. Compte tenu de l'exigence de transparence requise, le Service de Régulation considère qu'une meilleure information relative à cette annexe devrait figurer dans le DRR 2021.
- Alors que l'annexe VII prévoit qu'Infrabel publie les résultats de la consultation provisoire des candidats, cette prescription ne figure pas dans le projet de DRR 2021. Celle-ci devrait s'y trouver dans la section 4.5.3.

<sup>4</sup> DIRECTIVE 2012/34/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)

<sup>5</sup> DÉCISION DÉLÉGUÉE (UE) 2017/2075 DE LA COMMISSION du 4 septembre 2017 remplaçant l'annexe VII de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen

- Comme prévu dans le DRR, la liste des TCR<sup>6</sup> est publiée et actualisée conformément au calendrier présenté lors de la réunion avec les candidats. Il est primordial que le calendrier se conforme aux délais prévus dans l'annexe VII.
- Par ailleurs, pour ce qui concerne les grands travaux, l'annexe VII prévoit que lorsque ceux-ci s'étendent sur une période continue d'au moins 30 jours avec une indisponibilité de 50% du volume du trafic estimé sur une ligne ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de proposer, à leur demande, deux solutions alternatives aux candidats. Ces alternatives doivent être élaborées avec le candidat et le choix de l'alternative ne peut s'opérer qu'après concertation avec celui-ci. Cette procédure devrait être également mentionnée dans le DRR 2021.
- Enfin, pour de tels grands travaux, conformément à la décision déléguée de la Commission européenne 2017/2075, des critères devraient être établis pour définir quels trains devraient faire l'objet d'un changement d'itinéraire pour chaque type de service. Ces critères doivent être publiés dans le DRR 2021 au même titre que l'allocation des capacités résiduelles aux différentes catégories de services ferroviaires.
- **p.56, point 4.5.5 « Officialisation des restrictions temporaires de Capacité et publication de bulletin ».** Le Service de Régulation considère qu'il importe de faire figurer une clause de renvoi à l'annexe VII. Par ailleurs, un tableau où figurerait l'ensemble des délais d'information prévus par cette annexe pour chaque type de travaux justifiant une restriction temporaire de capacité, devrait être inséré dans la section 4.5.5. du projet de DRR 2021.

### 3.2.3 Redevances

#### **p.74, point 6.2 « Composition de la redevance d'utilisation ».**

- Dans la composition des redevances d'utilisation, le Service de Régulation constate qu'Infrabel, dans le schéma, prévoit que les redevances pour le coût d'accès aux installations de service « Your Facilities » viennent s'ajouter aux redevances pour l'utilisation de l'infrastructure « Your Move ». L'article 7 §1 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 fixe les éléments de la redevance. Concernant les installations de service seulement l'accès aux voies de triage, de formation et de garage, ainsi que leur utilisation peuvent y faire partie. Le Service de Régulation considère qu'on ne peut pas intégrer dans la redevance d'utilisation celles relatives aux autres installations de service. Le schéma de la page 74 du projet de DRR 2021 doit donc être modifié en conséquence et ne faire référence qu'à ces éléments d'installations de service et non à l'ensemble de ceux-ci.
- Le Service de Régulation constate que le projet de DRR 2021 ne définit pas les parcours à vide. La sécurité juridique dans le processus de tarification requiert une définition.

**p.75, point 6.3.1 « Prestations minimales ».** Le projet de DRR 2021 mentionne la liste des segments de marché. Le Service de Régulation relève que l'article 56 du Code ferroviaire ne s'applique qu'aux

---

<sup>6</sup> TCR : Restrictions temporaires de capacité.

segments HKV-OSP, HKV Non OSP, HKM et HST. Le Service de Régulation considère que la référence légale à l'article 56 du Code ferroviaire pour les autres segments mentionnés « autres trains » et « Association Touristique » est erronée.

Par ailleurs, le Service de Régulation constate que les informations fournies par le paragraphe 6.3.1. ne permettent pas de connaître la tarification appliquée pour certains segments tels que les « autres trains ». Dès lors des informations complémentaires devraient être apportées.

**p.75, point 6.3.1.1.1 « Your Move ».** Dans ce paragraphe, le projet de DRR 2021 précise que « *Cette redevance n'est pas applicable pour les essais sur Infrastructure hors services* ». Le Service de Régulation s'interroge sur la catégorie à laquelle appartiennent les trains d'essai.

**p.80, point 6.3.6 « Redevance en cas de saturation ».** Le Service de Régulation constate que le projet de DRR 2021 prévoit une redevance supplémentaire au titre de la rareté de capacités dans une section donnée. Or, il convient de constater que l'arrêté royal du 19 juillet 2019 ne prévoit pas de redevance dans ces circonstances. A défaut de disposition légale, ce type de redevance doit être supprimé du projet de DRR 2021.

**p.77, point 6.3.1.2.2 « Autres coûts de transports et de distribution ».** Conformément à l'annexe 1, point 3 du Code ferroviaire, les coûts de transport et de distribution de l'électricité constitue un service complémentaire. A ce titre, ils ne peuvent être facturés aux entreprises ferroviaires que si celles-ci utilisent Infrabel comme fournisseur d'électricité. En revanche, lorsque l'entreprise ferroviaire choisit un autre fournisseur, ces coûts ne peuvent être facturés par Infrabel. Le Service de Régulation demande que ces tarifs soient déplacés vers la section 6.3.4. relative aux services complémentaires et de l'annexe F2 à l'annexe F3.

### 3.3 DRR : Les installations de service

#### 3.3.1 Protocoles locaux

**p.26, point 2.3.1.2 « Protocoles locaux ».**

- Les contrats Protocoles Locaux organisent la gestion de certaines installations de service comme les faisceaux. Le chapitre relatif aux protocoles locaux est intégré dans la section générale « 2.3. Conditions commerciales ». Celle-ci comprend d'autres paragraphes relatifs à l'utilisation de la gestion d'infrastructure. Une séparation plus nette entre les parties consacrées à la gestion d'infrastructure et les installations de service est obligatoire conformément à l'annexe 2 point 6 du Code ferroviaire. Il conviendrait d'une part d'ajouter au titre du paragraphe « Protocoles locaux » la mention qu'il s'agit d'installations de service, et d'autre part de transférer cette section dans un chapitre spécialement dédié aux installations de service.

- Conformément à l'article 5 du règlement d'exécution 2017/2177, l'exploitant d'une installation de service est tenu de publier certaines informations relatives à son activité. Le projet de DRR 2021 impose, pour obtenir ces informations, de passer par le business corner qui n'est pas d'accès public. Le processus d'accès à ces informations devrait être modifié afin de rendre ces informations publiques.
- Par ailleurs, le Service de Régulation constate que le document établit une condition résolutoire dans cette section en exigeant un lien entre un sillon et une capacité locale. Le Service de Régulation considère que cela contrevient à l'article 9§2 du Code ferroviaire qui spécifie les conditions d'accès aux installations de service et l'article 13 du règlement d'exécution 2017/2177 qui énumère les raisons de refus d'accès. Cette condition doit donc être supprimée.
- Dans cette même section, le Service de Régulation constate qu'Infrabel s'accorde le droit de mettre fin immédiatement au protocole local pour des questions de sécurité ou d'infraction. Le Service de Régulation ne partage pas cette position car celle-ci conduit à une suppression du droit d'accès à une installation de service, ce qui contrevient à l'article 9.2. du Code ferroviaire. Le droit d'accès ne peut être supprimé, en revanche le droit d'utilisation peut être suspendu pour des questions de sécurité ou d'infraction clairement justifiées.
- Le Service de Régulation considère qu'une contradiction entre le protocole local et le contrat d'utilisation ne peut être envisagée. En effet, ces deux documents portent sur des objets différents indépendants l'un de l'autre. Cette disposition doit être supprimée du DRR 2021.

**p.47, point 4.2.2.1.5 « Capacité locale ».** Ce point relatif aux capacités locales relève d'une installation de service et ne doit donc pas figurer dans le chapitre relatif à l'attribution des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Il doit être transféré dans le chapitre dédié aux installations de service.

**p.59, point 4.9 « Demande et allocation des capacités locales traite d'installations de Service ».** Ce chapitre ne se trouve pas à sa place dans le chapitre 4 et devrait être déplacé vers un chapitre spécifiquement dédié aux installations de service.

### 3.3.2 Système de communication

**p.36, point 3.3.3.3 « Système de communication ».** Le Service de Régulation relève que conformément à l'annexe 1.4.a du Code ferroviaire, le système de communication et plus précisément la possibilité d'utiliser le GSM-R à d'autres fins que la communication de sécurité ou la communication ETCS, constitue un service connexe qui doit être présenté sous cette appellation. Ce point devrait donc se trouver dans la partie du projet de DRR 2021 dédiées aux installations de service. De plus, Infrabel devrait définir clairement les modalités de ce service et les conditions d'utilisation.



### 3.4 Remarques spécifiques

**p.52, point 4.4.1 « Sillons internationaux ».** La remarque concerne le paragraphe ci-dessous.

*« Quand le gestionnaire de l'infrastructure reçoit des demandes de capacités visant à former un sillon international, il se coordonne avec les gestionnaires de l'infrastructures concernés en vue de proposer des capacités harmonisées, dans la mesure du possible. Cette harmonisation se déroule dans le cadre de la coopération au sein de RNE. »*

Ce paragraphe se trouve sous le titre un paragraphe 4.4.1. « Procédure de coordination et gestion des demandes concurrentes ». Ce paragraphe traite de la coordination entre les gestionnaires de l'infrastructure et non de la coordination prévue dans le cadre des « New Path Requests ». Le Service de Régulation propose d'ajouter un sous-titre tel que « *coordination entre gestionnaires de l'infrastructure* » à ce paragraphe.

**P.30, point 2.8.2 « Compétence linguistique des conducteurs – Dérogations ».** Dans le projet de DRR 2021, une possibilité de déroger aux compétences linguistiques exigées des conducteurs est prévue. Les coordonnées des personnes ou des départements à contacter ne sont toutefois pas mentionnées.

## 4, Avis

**Le Service de Régulation demande à Infrabel d'adapter le DRR 2021 aux prescriptions décrites dans le chapitre 3 du présent avis.**

Bruxelles, le 8 novembre 2019

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



Serge DRUGMAND

Directeur





Infrabel NV  
Monsieur Luc Lallemand  
Administrateur Délégué  
Broodthaersplein 2  
1060 Bruxelles

Votre courrier du :  
09.10.2019

Vos références :

Nos références :  
2019/2603/U

Annexe(s) : Bruxelles le :  
1 08.11.2019

**Concerne : Mission de contrôle relative à l'accord-cadre**

Monsieur l'Administrateur Délégué,

Nous faisons suite au courriel que vos services nous ont adressé le 9 octobre 2019 afin de nous faire part de la disponibilité du projet de document de référence du réseau pour la période du 13 décembre 2020 au 11 décembre 2021.

Je vous prie de trouver, en annexe, l'avis que nous avons rendu concernant ce projet.

Nous suggérons que vos services organisent une réunion dans les meilleurs délais afin de discuter de la mise en conformité de ce projet aux remarques que nous avons formulées.

Nous vous remercions de votre collaboration et nous vous prions d'agréer, Monsieur l'Administrateur Délégué, l'expression de notre considération distinguée.

Serge DRUGMAND  
Directeur

