Une image contenant texte, Police, capture d’écran

Description générée automatiquement

**Avis A-2023-05-S concernant le projet de document de référence du réseau pour la période du 15/12/2024 au 13/12/2025**

**Sommaire**

1. [Objet de l'avis et base juridique 3](#_bookmark0)
2. [Analyse 3](#_bookmark1)
3. [Avis 14](#_bookmark2)

# Objet de l'avis et base juridique

L'article 20 de la loi portant le Code ferroviaire (ci-après « le Code ferroviaire ») dispose que le Gestionnaire de l'infrastructure de l'infrastructure ferroviaire établit le document de référence du réseau et en assure la publicité, après consultation de l'organe de contrôle, des candidats et des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau. L'annexe 2 du Code ferroviaire précise les informations que doit contenir le document de référence du réseau.

Conformément à l'article 63,§ 1 du Code ferroviaire, 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 en exécution de ses missions de conseil.

Le 1er septembre 2023, Infrabel a publié sur son site internet le projet de document de référence du réseau pour la période du 15/12/2024 au 13/12/2025 (ci-après « le projet »). Ce projet fait l'objet du présent avis, pour lequel le Service de Régulation vérifiera sa conformité au Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution.

# Analyse

* 1. **Remarques préliminaires**

Plusieurs thèmes du projet font déjà l'objet de demandes d'avis officielles et informelles de la part d'Infrabel au Service de Régulation (notamment l’horaire de service, la procédure de déclaration de saturation, les trains de relevage et la procédure complète pour les demandes de capacités). Ces questions ne sont donc pas abordées dans le présent avis. En d'autres termes, le fait de ne pas aborder ces questions dans le présent avis ne signifie pas que le Service de Régulation n'a pas d'observations à formuler sur ces questions.

Dans l'analyse ci-dessous, les différents points seront traités en fonction de la structure du projet et non de leur importance.

# Mise à jour (1.5.2)

Au point 1.5.2, il est indiqué que : *«  En outre, lors d'une modification de fond,* ***les entreprises ferroviaires, les candidats*** *et l’organe de contrôle en sont avertis par lettre ou par courrier électronique. Dans la mesure du possible, Infrabel les informera également, au préalable, à l’occasion de l’un des sous-groupes du mécanisme de coordination visé à l’article 26/3 du Code ferroviaire ».*

Il suffit ici de mentionner « les candidats » puisque les entreprises ferroviaires (ci-après « EF ») font partie des candidats.

# Infrastructures spécialisées – RDEI (2.4.1)

On ne sait pas exactement où se trouve la RDEI 142. Le Service de Régulation demande à Infrabel d'ajouter l'annexe appropriée dans laquelle ce document peut être retrouvé. En fait, cette remarque s'applique à toutes les références à la RDEI incluses dans le projet.

# Principes généraux des restrictions environnementales (2.4.2.1)

Ce point précise que : *« Certaines restrictions environnementales s’appliquent aux candidats dans le cadre du respect de la législation européenne ou belge (soit au niveau fédéral, soit au niveau régional) ».*

Le Service de Régulation note que dans cette phrase, le mot « candidats » devrait être remplacé par « entreprises ferroviaires ».

# Licence (3.2.3)

Le texte suivant se réfère incorrectement au point 1.6.3, au lieu de 1.6.4 : *« Pour être reconnu comme entreprise ferroviaire et avoir accès à l’infrastructure ferroviaire, il faut être titulaire d’une licence d’entreprise ferroviaire. Toute entreprise qui possède un siège d’exploitation en Belgique a le droit de la demander auprès du ministre compétent (voir point 1.6.4) ».*

# Contrats entre Infrabel et les entreprises ferroviaires (3.3.2)

Le Service de Régulation est d'avis que, conformément à l'article 23 du Code ferroviaire, la disposition suivante devrait être ajoutée à cette section : « Cet accord contient également un système d'amélioration des performances qui consiste à utiliser les systèmes de tarification de l'utilisation de l'infrastructure en vue d'encourager l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire ».

# Transport de marchandises dangereuses (3.4.4 et 7.3.4.6.11)

Conformément au point 3.4.4, la procédure d'attribution des sillons pour le transport de marchandises dangereuses est décrite au point 4.7.2. Les services associés sont expliqués plus en détail au point 5.4.4. Le point 7.3.4.6.11 indique que la demande de capacités est traitée conformément au point 4.7.2.

Le Service de Régulation note que le point 4.7.2 ne décrit pas une procédure d'attribution distincte, ni ne mentionne l'impact sur la capacité locale et/ou ne prévoit de règles particulières à cet égard. Le point 5.4.4 ne mentionne pas non plus les services possibles dans ce domaine. Les références semblent donc inutiles. À moins qu'Infrabel ne dispose d'une procédure d'attribution distincte, qui devrait alors également être incluse dans le projet.

# Répartition des capacités – Gestionnaire d'infrastructure (4.2.1.1)

Ce paragraphe fait référence à tort à l'article 9, paragraphe 1er, et à l'annexe 1re, paragraphe 1er, point a), du Code ferroviaire. La disposition légale appropriée est l'article 28 du Code ferroviaire.

En outre, il serait bon de faire explicitement référence, dans le deuxième paragraphe, à l'article 13 du Règlement 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif.

# Répartition des capacités – Étude de capacités (4.2.1.2)

En vertu de ce point, les candidats peuvent introduire une demande de capacités ou une demande d'étude de capacités, cette demande d'étude n'est pas autorisée en temps réel selon ce texte. Ceci semble toutefois contredire le schéma de la page 40 où il est indiqué que les études de capacités ne peuvent être soumises que jusqu'au troisième lundi de janvier A-1. Le Service de Régulation demande à Infrabel de clarifier ou d'ajuster ce point.

# Procédure de demandes de capacité (4.2.2)

Comme indiqué ci-dessus, cette section fait également partie d'un demande d’avis en cours et de nouvelles discussions auront lieu avec Infrabel.

Le Service de Régulation se demande si, dans un souci de clarté, il ne serait pas préférable, dans le tableau de la page 40, de laisser tomber la rubrique déterminant qui est en charge du traitement des demandes, d'autant plus qu'à ce stade, le concept de PERT n'a pas encore été expliqué.

En outre, il semble approprié d'ajouter un titre au-dessus du texte sous le tableau de la page 40 afin qu'il soit clair que ce texte se réfère aux corridors de fret ferroviaire (« Rail Freight Corridors »).

# Application pour l’introduction des demandes de capacités (4.2.2.2)

La plus-value apportée par la subdivision du tableau de la page 41 pour le trafic international en long terme, court terme et temps réel n'est pas évidente. Le Service de Régulation estime que le schéma serait plus clair sans cette subdivision.

Le même tableau montre que la Late Path Request (ci-après « LPR ») peut être soumise à la fois par le biais du PCS et du Book In. Le Service de Régulation se demande si cela ne risque pas d'entraîner l'introduction de demandes parallèles et s'il ne serait pas préférable de limiter l'option de demande à une seule application.

En outre, le tableau des candidatures internationales LT montre qu’en cas d’indisponibilité d’une application, le candidat a le choix, si cela lui est autorisé, d’utiliser l’autre application. Toutefois, il n’est pas spécifié qui est censé donner cette autorisation et comment elle peut être demandée. Cela semble également contredire l'avant-dernier paragraphe du même point où seule l'indisponibilité du système est posée comme condition. Le Service de Régulation demande à Infrabel de clarifier.

Lorsque les demandes sont soumises via le formulaire, elles doivent être envoyées par courrier électronique. Un accusé de réception sera-t-il envoyé dans ce cas ? Si tel est le cas, il convient de le préciser dans le projet.

# Paramètres obligatoires (4.2.2.3.1)

Le point 4.2.2.3.1 définit les paramètres obligatoires qu'un candidat doit indiquer au moment de la demande de capacités. Il précise également que le candidat non entreprise ferroviaire a l’obligation de désigner une entreprise ferroviaire et indique quand et comment cela doit être fait. Toutefois, ce n’est pas un paramètre permettant d'attribuer un sillon, celui-ci semble plutôt relever du point 3.2.2. Conditions d'accès à l’infrastructure ferroviaire.

# Paramètres recommandés (4.2.2.3.2)

Le Service de Régulation recommande d'insérer des sous-titres supplémentaires dans les textes du projet afin de clarifier ce dont il s’agit : (Installations de service / Sillons internationaux / Points-frontières / Numéros de trains / Demandes ad-hoc / Alternatives / Travailler à l'étranger).

Ce point précise que le candidat qui sollicite des capacités internationales doit veiller à ce qu'une demande cohérente soit adressée aux gestionnaires d'infrastructure compétents pour les points-frontières. Le Service de Régulation se demande si cette tâche n'incombe pas à l'OSS. Ou bien ces applications ne sont-elles pas gérées par l'OSS ?

En outre, en ce qui concerne les demandes ad-hoc, il est recommandé que : *« le candidat indique dans sa demande les informations suivantes dans le cas où Infrabel devrait lui proposer une alternative, que ce soit sur le même itinéraire, soit sur un itinéraire de détournement :*

*- la tolérance permise par rapport à l'heure de départ et/ou d'arrivée souhaitée(s),*

*- la possibilité ou non pour Infrabel de proposer une alternative sur un itinéraire de détournement.*

*D'une part, si le candidat transmet cette information, Infrabel tâche de définir une alternative s’inscrivant dans la marge de tolérance exprimée par le candidat. Dès lors qu'Infrabel est en mesure d’émettre une telle alternative, celle-ci est – dans un but d’efficience pour chacune des parties – directement attribuée au candidat. S’il n’est pas possible pour Infrabel de définir une alternative s’inscrivant dans la marge de tolérance communiquée par le candidat, la demande est rejetée. D’autre part, si le candidat ne transmet pas les informations recommandées, Infrabel attribue le sillon si la capacité est disponible. Si la capacité n'est pas disponible, Infrabel ne recherche aucune alternative et rejette la demande ».*

Le Service de Régulation souhaite obtenir des précisions, dans le cadre de l'avis de dossier en cours « Répartition des capacités », sur la méthode utilisée ici, plus particulièrement sur l'interférence de ces paramètres avec la méthode FCFS.

En outre, il semble approprié de mentionner dans cette section qu'Infrabel n'offrira une alternative que si le sillon demandé n'est pas disponible.

# Deadlines et information aux candidats (4.3.2)

Le Service de Régulation demande à Infrabel d'inclure les exploitants d'installations de service dans ce titre, cf. point 10 de l'annexe VII de la directive (UE) 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen.

# Traitement des demandes de capacités (4.5)

L'avant-dernier paragraphe des remarques préliminaires indique que l'utilisateur d’un sillon est tenu, à tout moment, au respect du sillon attribué et des conditions d'exploitation. Le Service de Régulation s'interroge sur la raison de l'inclusion de ce paragraphe, qui n'a aucun rapport avec le traitement et l'attribution de sillons. Ce point pourrait-il être déplacé au point 4.8 ?

Il semble également opportun d'insérer un titre supplémentaire sur ce point au-dessus du dernier paragraphe, étant donné qu'il s’agit de délais et non de la coopération obligatoire entre le gestionnaire de l'infrastructure et les exploitants d'installations de service.

# Demandes concurrentes de capacités, Late Pad Requests et Ad-Hoc Requests (4.5.5.3)

Le Service de Régulation souhaite obtenir des éclaircissements supplémentaires sur les dérogations au principe FCFS mentionnées dans ce point.

# Prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des sillons (4.6.4)

Le Service de Régulation se demande pourquoi Infrabel, dans une première phase, observe les niveaux d'utilisation des sillons et non les priorités fixées par l'article 43, alinéa 1er du Code ferroviaire. Le Service de Régulation souhaiterait recevoir plus d'informations à ce sujet.

# TTR – annonce des besoins en capacités (4.9.3.2.1)

Ce point indique que les candidats peuvent communiquer leurs besoins en capacités au plus tard à X-24 . Toutefois, le Service de Régulation n'est pas en mesure de déterminer si cette échéance est fixée à X-24 au plus tard ou à X-24 au plus tôt

# Catégories de services (5.1.1)

Le Service de Régulation note que la disposition concernant le candidat, dans cette section, devrait être remplacée par entreprise ferroviaire si l'article 9 du Code ferroviaire n'a pas encore été modifié par le législateur.

# Principes liés à la redevance d'utilisation de l’infrastructure (5.2.2)

Le Service de Régulation demande à Infrabel d'ajouter également la redevance au titre de la rareté des capacités dans le tableau de la page 73 du projet.

# Segments de marché (5.3.1)

Ce point préliminaire prévoit que : *« Lorsque le marché s'y prête, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus, le gestionnaire de l'infrastructure peut également percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non-discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments de marché ferroviaire et en respectant les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires ».*

Cependant, le Service de Régulation rappelle qu’en vertu de l'article 56 §1er du Code ferroviaire, ce n'est pas le gestionnaire de l'infrastructure mais le Roi qui peut prendre cette mesure. En outre, le gestionnaire de l'infrastructure doit préparer un rapport d'évaluation préalable sur la pertinence des majorations pour certains segments du marché.

Le tableau inclus au niveau de ce point fait également référence à la distinction entre les parcours à charge et les parcours à vide et se réfère dans ce cadre à la RDEI 441. Étant donné que cette définition est nécessaire pour déterminer le tarif, il semble approprié d'inclure explicitement ces termes dans la section A1 : glossaire.

# Coût direct ligne (5.3.2.1)

Ce point précise que : *« Par coût direct ligne, il faut comprendre "le coût directement imputable à l’exploitation du service ferroviaire", c’est-à-dire le coût directement imputable à la circulation des trains ».* Le Service de Régulation constate que la même chose est dite deux fois ici et propose de supprimer *« c’est-à-dire le coût directement imputable à la circulation des trains »*.

# Coût direct caténaire (5.3.3)

Il est indiqué ici que : *« Cette composante est appliquée à tous les* ***trains-kilomètres effectifs*** *des trains ayant  
recours à l’énergie de traction ».* Le Service de Régulation propose de modifier cette disposition comme suit : « Cette composante est appliquée à l'**énergie réelle consommée (MWH** ) des trains ayant recours à l'énergie de traction » car le paramètre de répartition utilisé par Infrabel n'est pas le nombre de kilomètres parcourus par les trains, mais l'énergie réelle utilisée.

# Associations touristiques (5.3.4.1)

Le projet précise que la redevance pour les associations touristiques ne sera pas indexée. Toutefois, le Service de Régulation renvoie à l'arrêté royal du 8 mai 2014 déterminant les exigences relatives à la circulation de véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique sur le réseau ferroviaire national, qui précise à l'article 13 que cette redevance fait partie de la redevance d’utilisation. L'article 12 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire impose une indexation des prix unitaires de la redevance d'utilisation.

# Redevance au titre de la rareté des capacités (5.3.4.3)

Comme indiqué ci-dessus, cette section fait l'objet d'un dossier en cours entre le Service de Régulation et Infrabel.

Ce point indique : *« Cette redevance est due en plus de la redevance d'utilisation du sillon attribué* et est perçue sous les mêmes conditions que la redevance d’utilisation ».

Cependant, le Service de Régulation note que l'article 50 §2 du Code ferroviaire dispose que cette redevance fait partie de la redevance d'utilisation : *« La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire peut inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure ferroviaire pendant les périodes de saturation ».* Toutefois, la proposition de texte actuelle ne suggère pas que cette redevance en fasse partie. Le Service de Régulation propose donc cette reformulation : « Dans ce cas, la redevance au titre de la rareté des capacités est ajoutée à la redevance d'utilisation ».

La dernière phrase de ce point indique que : *« Juste les pourcentages du tableau du point 5.6.4 ne s'appliquent pas ; en effet, pour toute annulation de sillon dans les 60 jours précédant le départ prévu, la redevance à titre de rareté de capacités est due en totalité*. » Le Service de Régulation estime que cette exception devrait être explicitement réaffirmée au point 5.6.4.1.

# Prestations complémentaires et redevances (5.4)

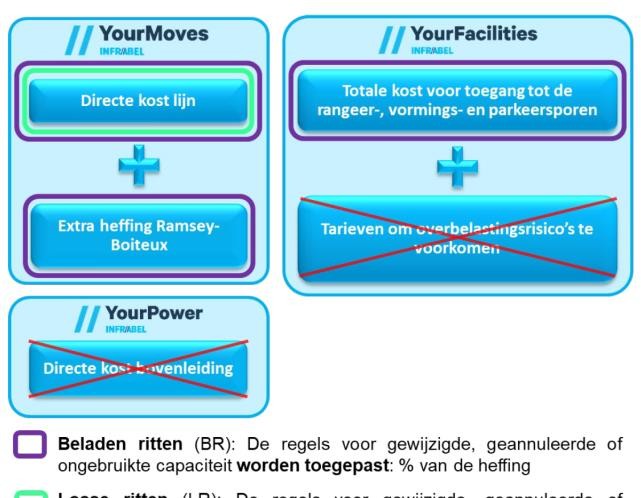
Le Service de Régulation fait remarquer, dans cette section, que la disposition concernant le candidat devrait être remplacée par entreprise ferroviaire si l'article 9 du Code ferroviaire n'a pas encore été modifié par le législateur.

# Autres services pour l’approvisionnement en courant de traction (5.4.2)

Le Service de Régulation demande à Infrabel des éclaircissements supplémentaires concernant l'annexe F.3. En particulier, sur les points suivants :

* + - Section 1.1. Détermination de la consommation énergétique : Plus précisément, lors de la différenciation au niveau des tarifs pour l'application de compteurs d'énergie : *« Si les compteurs d'énergie ne satisfont pas à la précision de comptage de la norme EN 50463 (cf. le document "Exigences pour la mesure d'énergie à bord des unités de traction parcourant le réseau Infrabel"), la consommation mesurée est majorée de 1% ».*
    - Section 1.2. Règles de validation : Les données concernant les sillons sont aussi validées. Aucune consommation d'énergie ne sera allouée au sillon si : la distance entre deux points de détection est plus grande que 200 km ; la vitesse est plus élevée qu’autorisée ; une unité de traction inconnue est utilisée. Il n’y a pas d’allocation d'énergie pour les trajets du sillon si la masse du train est plus petite que 50 tonnes ou plus grande à 5000 tonnes.
    - Section 1.5. Modalités de perception de la redevance : Des paiements anticipés ne sont demandés que si la consommation annuelle prévue est supérieure à 3 GWh.

# Pénalités et incitants financiers (5.6)



Le tableau ci-dessus indique les différentes composantes de la redevance d'utilisation qui peuvent être facturés en tout ou en partie en cas de modification, adaptation, annulation ou non-utilisation des capacités. Le Service de Régulation souhaite obtenir des précisions sur la nature de la redevance facturée pour YourFacilities.

En outre, le schéma doit clairement indiquer la redevance liée à la rareté de capacités et à l'impossibilité d'annuler dans les 60 jours.

# Infrastructure totalement ou partiellement indisponible (5.6.4.2)

Cette section du projet précise que lorsqu'un sillon est partiellement indisponible pour une raison extérieure au candidat, seule pour la partie disponible du sillon, une redevance sera due. Si le candidat annule le sillon, la redevance dépend du moment de l'annulation. En d'autres termes, si un sillon devient indisponible dans les deux mois précédant le trajet pour des raisons indépendantes de la volonté du candidat, ce dernier doit s'acquitter d'une redevance. Si le sillon devient inutilisable pour le candidat en raison de l’indisponibilité d’une partie cruciale pour lui (par exemple, l'accès à une installation de service), il ne semble pas logique que le candidat doive quand même payer une redevance. Si le candidat peut prouver que le sillon est inutilisable pour lui en raison de l'indisponibilité d'une certaine partie de celui-ci, il devrait pouvoir l'annuler sans frais, quel que soit le moment de l'annulation.

# Outils d'information et de suivi des trains (6.4)

Le Service de Régulation demande à Infrabel de mentionner également l'application Merl'in dans le glossaire.

En outre, le Service de Régulation souhaite obtenir davantage d'informations sur la « déclaration de garage » mentionnée dans le dernier paragraphe de ce point.

# Redevances – RDEI (7.3.1.3)

Le tableau inclus dans ce point se réfère à la RDEI 441. Comme indiqué ci-dessus, ces RDEI sont difficiles à trouver. Le Service de Régulation demande à Infrabel de lui envoyer une copie de la RDEI 441.

# Conditions d'accès (7.3.1.4)

Cette section reprend ce qui suit : *« Toute entreprise ferroviaire voulant utiliser l’infrastructure ferroviaire locale (installations de service) doit – en plus de remplir les conditions d’accès à l’infrastructure exposées aux points 3.2.3 à 3.2.5 et en plus d’avoir conclu un contrat d’utilisation de l’infrastructure (voir point 3.3.2.1) – avoir conclu préalablement un protocole local avec Infrabel (Manager Area I-TO, voir coordonnées à l’annexe D.9), définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie, pour l'installation de service ou le groupe d’installations de service dans laquelle/lesquelles elle souhaite exécuter des opérations ».*

Le Service de Régulation fait remarquer que la seule condition pour accéder à l'installation de service est d'être titulaire d'une licence ferroviaire. Les autres conditions sont des conditions d'utilisation : conclusion d'un contrat d'utilisation et conclusion d'un protocole local. La distinction entre les deux doit être clairement exprimée. Cette observation s'applique d'ailleurs également à l'annexe E.4.1. (Point 5 Conditions d’accès).

En outre, il est précisé que : *Conformément à l’arrêté royal du 23 mai 2013 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant n’utilisant pas de sillons et au personnel de sécurité qui effectue les tâches critiques de sécurité de conduite d’un engin moteur dans le cadre de la desserte d’une installation ou d’un raccordement privé, des exceptions peuvent être faites à ce principe, si l’entreprise ferroviaire demande préalablement des parcours via l’Area I-TO concernée. L’Area I-TO peut, sur la base des possibilités d’exploitation, approuver les demandes, les refuser ou proposer des itinéraires alternatifs. Ces parcours « hors sillons » ont pour objet une circulation soit entre un raccordement privé et une  
installation ferroviaire, soit dans ou entre les installations d’Infrabel dans le but d’effectuer des  
manœuvres ou des opérations de garage. Le protocole local décrit les directives et les mesures de sécurité des itinéraires autorisés, éventuellement via une partie d’une voie principale ou une ligne locale, convenus entre les deux parties.*

Le Service de régulation ne voit pas clairement quelles sont les conditions d'accès et d'utilisation dans ce cas. Ce service peut-il être demandé par un candidat non-EF ? Quelles sont les conditions d'utilisation ? Le Service de Régulation souhaiterait recevoir plus d'informations à ce sujet.

Enfin, le projet prévoit que : *En cas de contradiction entre les prescriptions du protocole local et celles du contrat d’utilisation, les prescriptions de ce dernier priment à moins que le contrat d’utilisation le prévoie différemment pour certaines parties ou à moins que le contrat d’utilisation prévoie la possibilité de le compléter ou de le préciser.*

*À moins que les parties en décident autrement d’un commun accord, le protocole local reste valable en cas de modification au contrat d’utilisation.*

*Si une prescription du protocole local entre en contradiction avec la réglementation générale y compris le document de référence du réseau, les parties doivent dès que possible remplacer cette prescription par une nouvelle qui supprime cette ambiguïté et qui correspond au mieux à leurs intérêts communs. Ce qui précède ne vaut pas pour des contradictions découlant de modifications à la réglementation elle-même donnant lieu à une communication officielle d’Infrabel faisant loi.*

*Le protocole local entre en vigueur le jour de sa signature par l’entreprise ferroviaire et Infrabel et est établi en deux exemplaires ».*

Le Service de Régulation estime que le premier paragraphe est difficile à comprendre et se demande si ces prescriptions n'ont pas leur place dans le protocole local plutôt que dans le document de référence du réseau.

# Différence entre faisceaux de triage et de formation et faisceaux de garage (7.3.4 et 7.3.5)

Dans le texte introductif, Infrabel dit exploiter de nombreuses installations de service, principalement des faisceaux de triage, de formation et de garage. Les règles relatives aux faisceaux de triage et de formation sont ensuite exposées au point 7.3.4. En outre, il existe encore un point 7.3.5 Faisceaux de garage, qui fait simplement référence au point 7.3.4. Le Service de Régulation s'interroge sur les raisons d'une telle distinction entre les faisceaux de garage et les autres faisceaux exploités par Infrabel.

# Facturation (7.3.4.4.6)

Le Service de Régulation estime qu'il serait utile d'indiquer clairement le bureau qui peut être contacté en cas de questions relatives à la facturation, car cela ne ressort pas clairement du point 1.6.1.

# Définition des types de voies (7.3.4.6.1)

La définition des différents types de voies au sein des faisceaux est actuellement donnée au point 7.3.4.6.1.

« Introduction des demandes de capacités locales ». Toutefois, ces différents types de voies ont déjà été abordés plus haut (point 7.3.1.2, point 7.3.4.4. et point 7.3.4.4.1). Mais ces paragraphes ne font pas référence à la définition figurant au point 7.3.4.6.1. étant donné que cette classification des voies est importante et a une incidence sur la demande et le tarif. Le Service de Régulation estime qu'il serait préférable de déplacer ces définitions dans une autre partie du chapitre (par exemple au point 7.3.1.1. ou 7.3.1.2.).

En plus de cela, le Service de Régulation constate que tous les types de voies n’ont pas de définition. En effet, l'annexe F1 indique qu'il existe plusieurs autres types de voies. Le Service de Régulation demande donc à Infrabel d'ajouter la définition de ces types de voies ainsi que la procédure pour les demander.

# Procédure pour l’introduction des demandes de capacités locales (7.3.4.6.1)

Conformément au point 7.3.4.6.1, les demandes de VOS et de VHDS doivent être effectuées par le biais de la demande de capacités. Il s'agit toutefois d'une possibilité mise à la disposition de l'EF, car le point 4.2.2.3.2 ne fait que conseiller vivement au candidat de fournir des informations supplémentaires lorsqu'il demande des capacités pour un train partant ou arrivant à une installation de service. Dans la pratique, l'attribution de ces capacités se fait en temps réel en tenant compte, si possible, des besoins exprimés à cet égard dans la demande de capacités.

Le Service de Régulation estime que cette pratique est incompatible avec les dispositions légales et, plus particulièrement, avec l'article 7 du Règlement d’exécution 2017/2177 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire. En effet, le sillon est d'abord octroyé, sans tenir compte des besoins de capacités locales. Ensuite un sillon est attribué en temps réel à chaque EF. Étant donné que l'exploitant et le gestionnaire de l'infrastructure sont, dans ce cas, une seule et même organisation, il est difficile de comprendre pourquoi la coopération obligatoire visant à aligner les capacités locales et les capacités de l'infrastructure n'est pas harmonisée.

Compte tenu de la préoccupation récurrente de l’EF et du GI quant au manque d'efficacité de la gestion de la capacité locale – cf. les diverses initiatives déjà prises pour tenter d'y remédier (plus récemment le POC Faisceau Sud) –, le Service de Régulation estime qu'Infrabel devrait d'urgence travailler sur une procédure efficace de demande de capacités locales afin de mieux les aligner sur les sillons et d'assurer une gestion efficace du (des) faisceau(s).

En outre, cette section devrait également faire la distinction entre l'accès à l'installation de service et l'utilisation du service dans l'installation de service. Par exemple, il convient de procéder à l'ajustement suivant : *« Infrabel offre aux entreprises ferroviaires la possibilité utiliser ses ... »*

# Attribution des capacités locales (7.3.4.6.3)

Le point « demandes tardives » des voies réservables indique que lorsque la voie est déjà attribuée, Infrabel scinde le traitement de la demande en deux parties. Le Service de Régulation estime que le texte n'est pas très clair (période d'attribution au-delà de / période d'attribution au sein) et qu'il convient donc de le clarifier.

# Modification des capacités locales (7.3.4.6.4)

Il serait bon de mentionner dans ce point où se trouve le formulaire de demande de modification.

# Annulation des capacités locales (7.3.4.6.6)

Ce point dispose qu'une EF doit informer Infrabel dès que possible si elle a l'intention de ne pas utiliser une voie réservée qui lui a été attribuée. Toutefois, une annulation n'entraîne aucun coût pour l'EF.

Le Service de régulation estime que cela n'encourage pas l'EF à ne demander que la capacité requise. Ci-dessus (point 36), le Service de Régulation demande déjà à Infrabel de travailler sur une procédure de demande efficace pour la capacité locale. Il semble approprié d'inclure également la politique d'annulation dans cette rubrique.

# Déclaration de saturation (annexe B.4.2)

Infrabel indique dans l'annexe B 4.2 qu'elle tient compte de la valeur d'utilisation antérieure des sillons. Cette valeur est fixée à 80%. Le Service de Régulation note qu'il n'y a pas de différenciation par segment. Il est demandé à Infrabel de fournir des éclaircissements supplémentaires sur cette question.

# Avis

Le Service de Régulation recommande à Infrabel d'adapter le projet aux commentaires formulés lors de l'analyse de ce texte et, le cas échéant, de fournir des informations complémentaires.

**Bruxelles, le 6 octobre 2023,**

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

**POUR LE DIRECTEUR,**

## Marc Hinoul

(Signature)

**Absent(e)**

Signé numériquement par Marc Hinoul (Signature)

Date 2023.10.06

11:36:02 +02'00'

**Marc HINOUL Directeur adjoint**