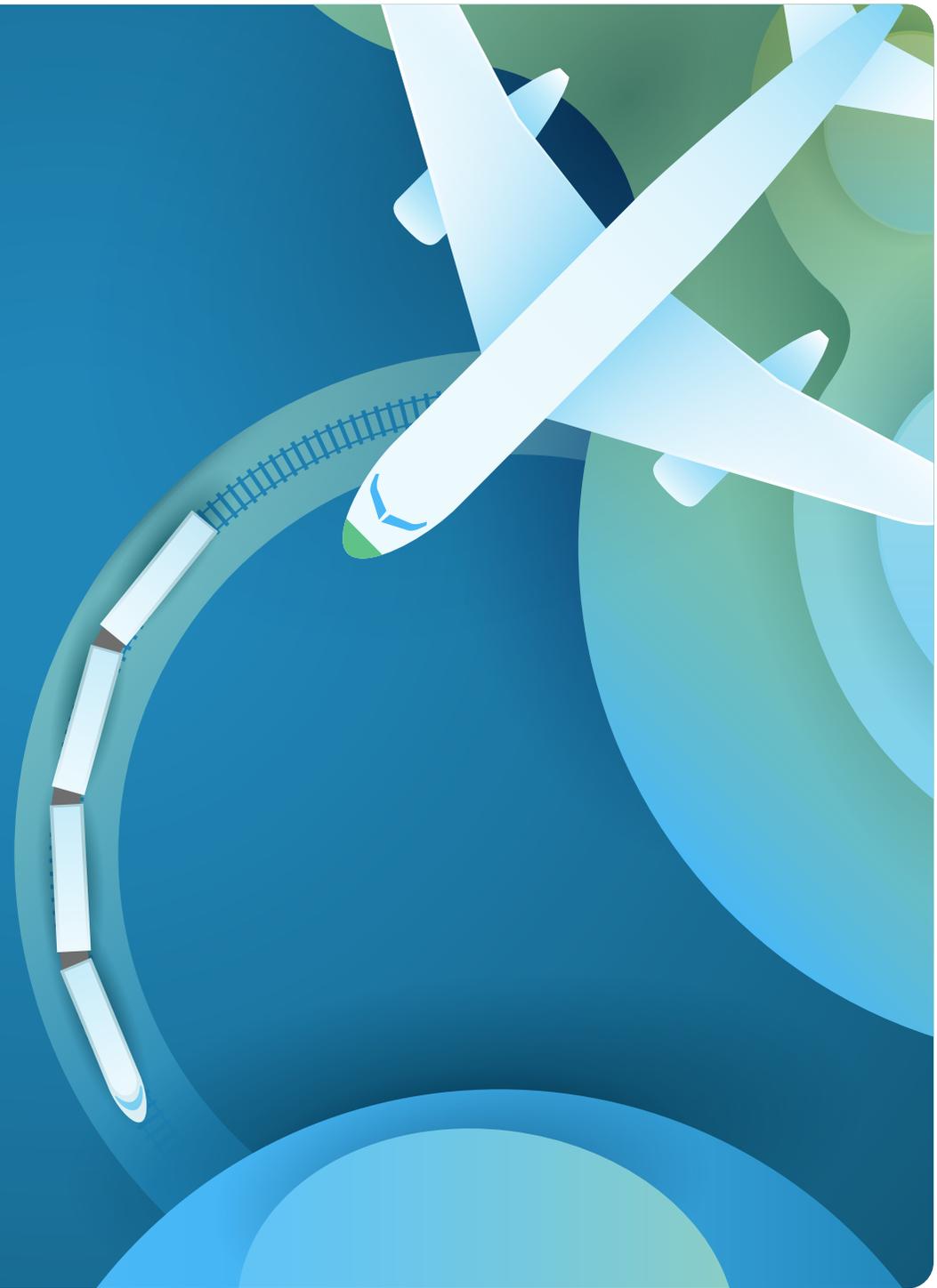




Service de Régulation du Transport ferroviaire  
et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National

# Rapport annuel 2023



# Table des matières



# AVANT -PROPOS





## Avant-propos

Pour le régulateur fédéral des transports, l'année 2023 fut sans conteste une année marquée par un travail à l'unisson de tous ses collaborateurs, afin d'atteindre une mise en œuvre utile des différentes missions attribuées par le législateur. Je voudrais, ici et en premier lieu, les en remercier.

Sur le plan du développement des marchés de services de transport, rappelons que tant le législateur européen que l'exécutif belge ou même certains exploitants d'infrastructure de transport ont par le passé fixé pour le moyen et le long terme des objectifs de croissance particulièrement ambitieux dans nombre de segments de marchés, comme cela fut le cas par exemple pour le transport ferroviaire de marchandises ou encore le transport aérien de et vers l'aéroport de Bruxelles-National. A cet égard, l'année 2023 montre par rapport à l'année précédente des résultats globalement positifs. Pour le transport de passagers, le transport aérien affiche de très bons résultats, avec une augmentation du nombre de passagers sur Bruxelles-National de l'ordre de 17%. Pour le transport ferroviaire, l'évolution est également significative avec une augmentation du nombre de passagers domestiques de l'ordre 7,6% et de 9% pour les passagers internationaux. En revanche, le transport de marchandises affiche des pertes de volume avec respectivement 6 % pour l'aérien et 4 % pour le transport ferroviaire.

Considérant les objectifs de doublement du trafic ferroviaire et la progression du nombre de passagers de Bruxelles-National, il n'est pas paradoxal de considérer que les résultats pour 2023 sont largement insuffisants, lorsque l'on connaît les cycles d'évolution des services de transport qui se conçoivent et s'organisent sur le moyen et le long terme. C'est le cas pour l'aérien et c'est le cas pour le ferroviaire. Ce constat nous amène à considérer que la responsabilité et les conditions d'exploitation sont un enjeu politique de premier ordre pour les autorités publiques pour les deux ou trois prochaines années. La question est simple comment renforcer le développement de ces services ? Comment s'assurer que ces services soient suffisamment attractifs pour les personnes et pour les entreprises ? Bien que cette question se soit toujours posée, du moins depuis que se sont développés les modes de transport collectifs, elle trouve aujourd'hui toute sa raison d'être au regard des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

C'est dans ce contexte, que le régulateur des transports a développé une réflexion quant à son rôle et quant à la manière d'optimiser l'exercice de ses compétences et ce, en lien avec les besoins des parties prenantes. Au terme

## SERGE DRUGMAND

Directeur  
Le 27 juin 2024



de cette réflexion, un constat s'est imposé quant aux enjeux et surtout quant à la faible disponibilité de données fiables relatives au développement des services de transport régulés. Ce constat fut également confirmé lors des entretiens singuliers menés par le régulateur auprès des entreprises de transport. Ce constat est d'autant plus inquiétant qu'il semble être un obstacle pour les autorités publiques mais aussi pour les entreprises. Pour pouvoir prendre des décisions, les autorités ont un besoin pressant de ces données qui non seulement témoignent d'une certaine transparence des secteurs de transport mais qui également permettent de prendre des décisions censées assurer les meilleures conditions pour le développement des services de transport fiables et nombreux. Pour les entreprises, la rationalité reste la même puisque une information globale et précise des marchés de services permet de mieux définir sa propre stratégie mais aussi d'expliquer devant un conseil d'administration, le contexte et les motifs qui expliquent une évolution positive ou négative. Considérant ces besoins exprimés de plus de transparence et d'innovation dans les marchés de transport, le Service de Régulation a dès lors décidé de développer durant les prochaines années son système de « market monitoring » afin de répondre à ces besoins. Bien entendu, cela ne pourra se faire qu'au travers une collaboration étroite de tous les acteurs et une garantie de la préservation de la confidentialité associée au secret des affaires.

Enfin, pour terminer je souhaite pointer une évolution récente de la régulation des transports, puisqu'elle est intervenue en juin 2024, à savoir la future transformation du régulateur en Agence fédérale de Régulation du Transport qui, certes ne s'est pas faite sans rencontrer des obstacles institutionnels ou politiques mais qui témoigne également d'une volonté de certains acteurs économiques de disposer d'un régulateur disposant des moyens pour poursuivre ses missions et soutenir le développement des services de transport en Belgique. Ici encore, je souhaite remercier toutes les personnes qui ont soutenu ce projet. Ces personnes se reconnaîtront.



# LES MISSIONS DU SERVICE



## Qui sommes-nous ?

Le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National créé par l'arrêté royal du 25 octobre 2004, constitue l'organe de contrôle des services ferroviaires. Un arrêté royal du 1<sup>er</sup> février 2006 ajoute la régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National à ces compétences. Depuis 2013, le Service de Régulation n'évolue plus dans le giron du Service public fédéral Mobilité et Transports. Cette modification fut 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.

L'exigence d'indépendance et d'autonomie du régulateur n'est toutefois toujours pas remplie en 2023, nonobstant les efforts déployés par la direction pour satisfaire à celle-ci. Le statut du Service de Régulation devrait évoluer vers une plus grande indépendance et autonomie dans le cadre d'une transposition

complète de la refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire (plus d'informations à ce sujet dans la partie gestion organisationnelle).

Le Service de Régulation envisage d'être un acteur de terrain de premier plan, capable de tenir son rôle en toute indépendance et autonomie, tout en faisant preuve de la plus grande transparence. Pour ce faire, l'accent est mis sur la collaboration et le dialogue avec toutes les parties prenantes afin d'aboutir à une implication 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.



**Serge Drugmand**  
Directeur



**Marc Hinoul**  
Directeur adjoint



**Richarda Amant**  
Experte administrative



**Vincent Philippet**  
Assistant administrative



**Allison Lizin**  
Conseiller



**Anja Vroenhove**  
Conseiller



**Gretel Panneels**  
Conseiller



**Katrijn Peeters**  
Conseiller



**Rodolphe Duterme**  
Conseiller



**Bart Daneels**  
Conseiller

## Quelles sont ses missions ?



### LA SURVEILLANCE DES MARCHÉS

La régulation économique du transport en Belgique constitue, pour l'essentiel, un outil assurant la surveillance des différents marchés de services de transport ferroviaire et des activités aéroportuaires. Si cette surveillance accroît l'expertise du Service de Régulation, elle garantit surtout une meilleure efficacité dans l'exercice des missions, 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 le plan de l'évolution des marchés de services de transport ferroviaire et 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).

### 1 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, le transport international de voyageurs ou l'accès non discriminatoire aux services.

#### Le règlement administratif des litiges

Le Service de Régulation statue à la demande du gestionnaire d'infrastructure ou d'un candidat, 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 vis-à-vis de toute plainte écrite provenant d'une entreprise ferroviaire, d'un candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure dans le cadre d'une éventuelle discrimination, traitement inéquitable ou de tout préjudice résultant d'une infraction :

- au document de référence du réseau ;
- aux règles de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire ;
- aux règles de tarification, au montant ou à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;
- aux règles en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire ;
- aux dispositions en matière d'accès aux installations de service ;
- dans le cadre de l'exercice par la SNCB de la servitude perpétuelle qui lui a été conférée.

Le Service de Régulation peut, dans ce cadre, prendre toutes les mesures nécessaires, y compris des mesures conservatoires et, le cas échéant, imposer des amendes administratives.

#### Les missions spécifiques

Enfin, le Code ferroviaire 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.
- le système d'enregistrement des retards



## 2 LES COMPÉTENCES RELATIVES À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

Les missions de l'autorité de régulation portant sur l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National sont fixées par l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires. Ces missions ont été confirmées et complétées par l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

### La licence d'exploitation

Depuis la privatisation de l'aéroport de Bruxelles-National en 2004, la Belgique a mis en place un contrôle permanent de l'exploitation des installations aéroportuaires afin de défendre au mieux l'intérêt général et les intérêts de l'ensemble des usagers. L'exploitation des installations aéroportuaires est soumise à la délivrance préalable d'une autorisation individuelle de durée indéterminée – la licence d'exploitation – qui comporte des obligations et des sanctions. Les obligations visées par la licence d'exploitation concernent la qualité des services fournis, l'entretien, le développement et la capacité des installations aéroportuaires ainsi que la protection de l'environnement. En ce qui concerne l'octroi de la licence d'exploitation, le Service de Régulation formule une proposition d'acceptation ou de refus sur la base du dossier introduit par le candidat-exploitant. Le Service de Régulation suit la mise en œuvre de la licence, notamment sur la base d'une liste d'indicateurs de qualité que l'exploitant est tenu de lui fournir. Le Service de Régulation peut mettre le titulaire de la licence en demeure s'il constate que celui-ci ne respecte pas la réglementation en vigueur ou les obligations découlant de la licence, les traités internationaux ou les actes internationaux propres au domaine aéroportuaire. Il en va de même si la structure de gestion du titulaire de la licence ou son organisation administrative ou comptable présente des lacunes sérieuses. Lorsque le contenu d'une licence d'exploitation doit être modifié, le Service de Régulation rend un avis préliminaire.

### La qualité

Des accords portant sur la qualité des services sont conclus entre le titulaire de la licence et les fournisseurs de services en escale afin de fixer le niveau qualitatif de certains services prévus par la licence. Ces accords doivent être soumis pour approbation au Service de Régulation, qui peut les entériner ou les modifier. Le titulaire de la licence établit des chartes garantissant la qualité

des services fournis aux utilisateurs et aux passagers. Le Service de Régulation approuve ces chartes et/ou demande, le cas échéant, leur modification.

### Les tarifs

Les activités essentielles en matière d'exploitation aéroportuaire concernent :

- l'atterrissage et le décollage des aéronefs ;
- le stationnement des aéronefs ;
- l'utilisation par les passagers des installations aéroportuaires ;
- l'approvisionnement en carburant des avions au moyen d'une infrastructure centralisée ;
- les opérations visant à garantir la sécurité des passagers et des installations aéroportuaires.

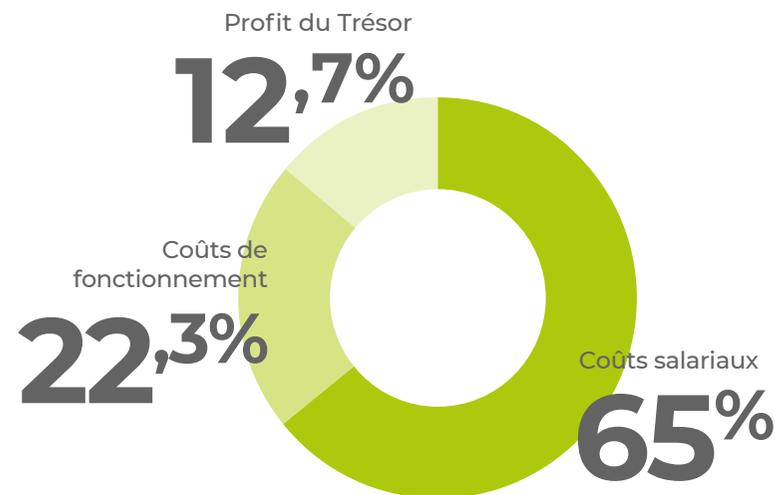
Ces missions de l'exploitant de l'aéroport sont dénommées « activités régulées » dans la mesure où elles sont strictement associées aux recettes que le titulaire de la licence aéroportuaire peut percevoir dans le cadre de l'exploitation de Bruxelles-National. Ces activités et recettes sont soumises à la surveillance du Service de Régulation. Le système tarifaire portant sur les services régulés doit être établi après une consultation des usagers. Il doit refléter les coûts, et permettre la perception d'un profit raisonnable garantissant le développement de l'aéroport, le tout dans le cadre d'un alignement des tarifs sur ceux en vigueur dans les aéroports de référence. Le Service de Régulation participe à ces consultations en tant qu'observateur. A l'issue de cette consultation, tout usager de l'aéroport de Bruxelles-National dispose de la faculté d'introduire une plainte auprès du Service de Régulation concernant la proposition tarifaire faite par l'exploitant de l'aéroport. En cas de plainte, le Service de Régulation décide :

- 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 un système tarifaire et une formule de contrôle ;
- ou enfin, confirmer la proposition tarifaire.

## Les ressources du Service

### LES FINANCES

En 2023, les recettes totales du Service de Régulation s'élèvent à 1.686.255 €, gérées au moyen d'un fond budgétaire. De cette somme, 215.000 € (soit 12,7% du budget total) sont annuellement désaffectés au profit du Trésor en contrepartie des services fournis par le SPF Mobilité et Transports (gestion financière et ressources humaines, logement, logistique, etc.). Les coûts de fonctionnement représentent 22,3% du budget total du Service de Régulation. Comme pour nombre d'organisations, le poste de dépenses le plus important (soit 65%) est affecté aux coûts salariaux.



### LE PERSONNEL

De manière générale, le personnel du régulateur se compose :



d'assistants administratifs



d'experts



d'un directeur-adjoint et d'un directeur

L'effectif en 2023 est resté stable à 10 ETP. Un juriste francophone a quitté le Service de Régulation en 2023. En revanche, un assistant administratif supplémentaire a été recruté, en réponse à une observation formulée par l'audit externe.



## La maîtrise de l'organisation

Depuis 2013, le Service de Régulation accorde une attention particulière à la gestion et au fonctionnement interne de l'organisation.

Ceci signifie concrètement que depuis 2013, il n'a eu de cesse de développer les outils nécessaires à une gestion performante et efficace. Dans ce contexte et comme pour les années précédentes, le Service de Régulation fut soumis à un audit opérationnel, financier et de fraude, par un organisme indépendant. Afin de répondre de manière optimale aux résultats de cet audit, le Service de Régulation a décidé de mettre en œuvre un système de gestion interne avec pour finalité l'amélioration de la performance et la qualité de l'ensemble de ses activités.

Depuis 2013, les changements opérés à l'organisation témoignent d'une volonté d'adapter le Service à son environnement et aux pratiques modernes de gestion et ce, nonobstant les ressources humaines et financières limitées. Cet effort devra inévitablement être poursuivi au cours des prochaines années avec comme condition sine qua non la création d'un nouveau régulateur.

Les points d'attention révélés par l'audit en 2023 concernent les domaines suivantes :



### INFORMATION & COMMUNICATION

Garantir une gestion de document consistante, le RGPD

### LA GESTION DES PROCESSUS

L'élaboration de certains processus critiques

### LA GESTION DU PERSONNEL

Les fonctions de support qui deviennent critiques et l'exécution du plan de personnel

### ORGANIQUE

L'absence d'un statut propre (juridique, personnel, finances), et la mise à jour du système de gestion des risques

**Pour répondre aux points d'attention révélés par l'audit de 2023, le Service de Régulation a entrepris plusieurs actions concrètes afin d'améliorer ses processus internes et sa structure organisationnelle.**

Comme indiqué plus haut, un assistant administratif supplémentaire a été recruté pour assurer la continuité du support administratif. Le système de gestion des risques a également été mis à jour et certains processus ont été décrits. Enfin, une grande attention a été accordée au statut futur de l'organisation. Suite à l'étude sur la possibilité d'intégration avec un régulateur sectoriel existant, le projet a été concrètement soumis au ministre de référence (Mme Petra De Sutter). Cependant, il ne semblait pas y avoir de soutien politique pour une telle intégration. En concertation avec le ministre de référence, il a alors été décidé de revenir à la piste de la création d'une agence distincte pour la régulation des transports. Ce projet sera concrétisé dans les textes juridiques nécessaires qui sont actuellement (début 2024) en discussion au sein du gouvernement et des chambres législatives.



# L'AÉROPORT DE BRUXELLES NATIONAL





## Les redevances

### FUEL & OIL

Au début de l'année 2023, une réduction tarifaire de 1,3 % a été approuvée par le Service de Régulation pour les coûts liés à l'acquisition et à l'exploitation des activités de carburant à Brussels Airport. En effet, le ravitaillement en carburant des avions au moyen d'infrastructures centralisées est une activité régulée dont les revenus sont contrôlés par le régulateur. Cette réduction tarifaire est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2023.

En fait, l'année précédente, Brussels Airport Company (BAC) avait décidé que l'infrastructure de carburant continuerait à être exploitée temporairement par le concessionnaire existant, à savoir HRS (*Hydrogen Refueling Solutions*), pendant la période de régulation et qu'elle ne reprendrait pas encore l'infrastructure de ce concessionnaire durant cette période. Dès qu'un sous-traitant pourra être désigné, elle reprendra l'infrastructure de carburant de HRS et intégrera, après approbation du Service de Régulation, son coût dans les tarifs.

Fin 2023, lors de la concertation annuelle, les compagnies aériennes ont été informées que le transfert de l'infrastructure sera de nouveau retardé car le sol du site en question doit d'abord être assaini. Cet assainissement est soumis aux règles et procédures de l'OVAM.

En ce qui concerne la date finale du transfert, l'exploitant n'est actuellement pas en mesure de donner une réponse définitive.

## La licence

### TRACKBOX

Le Service de Régulation a entamé en 2023 une mission de contrôle relative au respect, par Brussels Airport Company, de l'article 36 de l'arrêté licence<sup>1</sup> qui vise la collaboration étroite entre BAC et le Service de Médiation de l'aéroport concernant le traitement des plaintes relatives aux nuisances sonores. En l'espèce, le Service de Médiation a demandé que soit inclus, dans l'outil « Trackbox », les tracés radars jusqu'à 9000 pieds afin de contrôler et suivre les trajectoires des avions ainsi que l'évolution des nuisances sonores générées.

Dans le cadre de son enquête, le Service de Régulation a posé des questions à BAC et au gouvernement flamand en tant qu'autorité environnementale compétente. La décision a été rendue en 2024.

### PLAINTÉ ARTICLES 35 ET 36 DE LA LICENCE

Le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National s'est plaint au travers de plusieurs emails auprès du Service de Régulation de violations, par BAC, de sa licence d'exploitation de l'aéroport. Plus précisément, le Service de Médiation soutient que BAC ne respecte pas les articles 35 (fourniture d'informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances occasionnées par les avions qui utilisent l'aéroport de Bruxelles-National) et 36 (collaboration étroite entre les deux entités) de la licence d'exploitation, en publiant des informations erronées, partielles... sur le site internet BATC.be ou en ne fournissant pas toutes les informations indispensables au bon fonctionnement du Service de Médiation, en particulier en ce qui concerne les travaux prévus et l'utilisation des pistes. Fin 2023, le Service de Régulation a entamé une mission de contrôle à ce sujet. Des demandes d'informations ont été adressées à BAC. Une décision sera prise en 2024.

<sup>1</sup> Arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National

## La qualité

**En ce qui concerne la qualité des services à Brussels Airport, le Service de Régulation a reçu trois rapports (chiffres 2022) de la part de l'exploitant aéroportuaire.**

Le rapport de qualité décrit les performances des indicateurs de qualité repris dans la charte des usagers et dans la charte des passagers que l'exploitant doit établir sur base de la licence d'exploitation. Le rapport de qualité compare également ces résultats avec ceux des aéroports de référence.

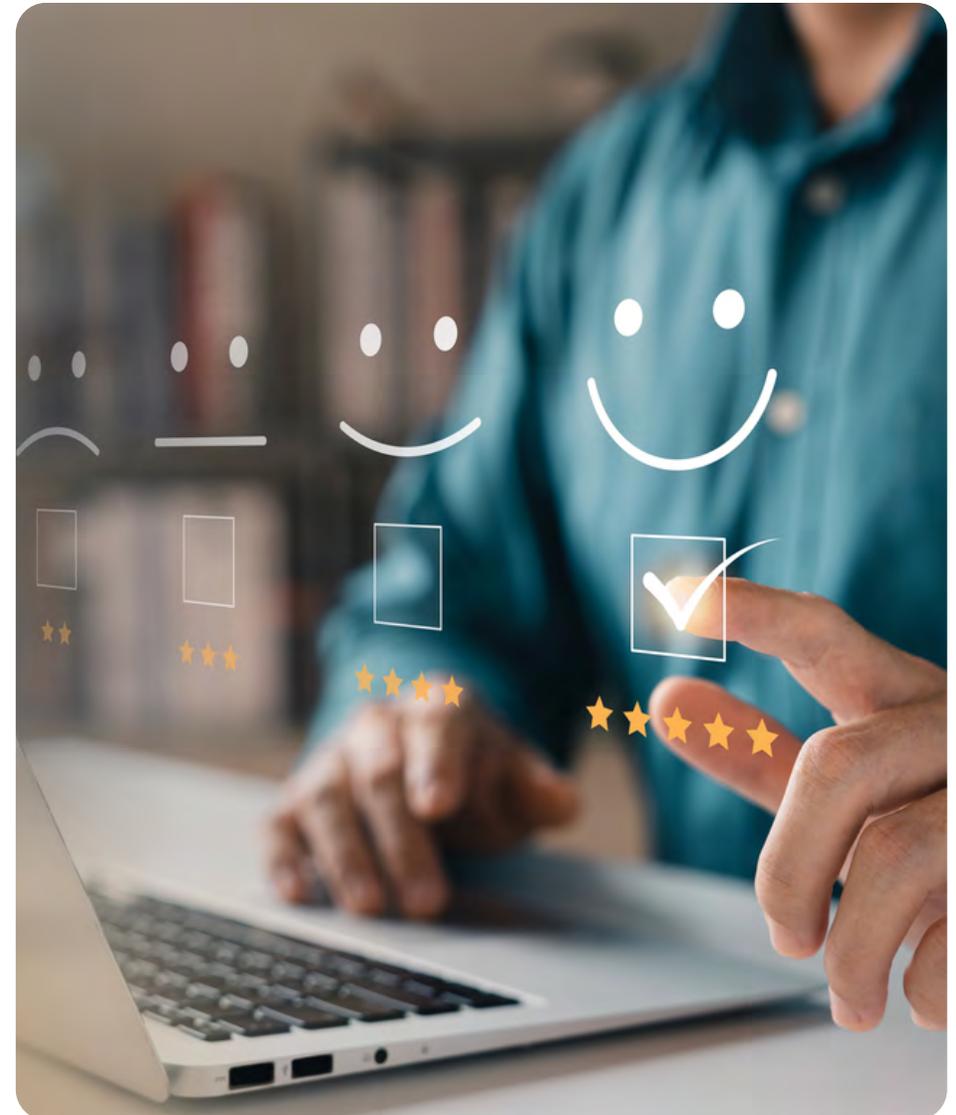
En ce qui concerne la charte de qualité des passagers, la collecte de données basée sur l'enquête ASQ a été reprise en 2022. La satisfaction globale des passagers est supérieure à la norme fixée, avec 97,4 %. Les services que les passagers jugent insuffisants sont traditionnellement liés à la propreté de l'aéroport et aux temps d'attente à l'enregistrement.

La collecte des données relatives à la charte de qualité des usagers montre que certains indicateurs sur le traitement des bagages et les temps d'attente n'ont pas atteint les objectifs de qualité fixés. Certaines initiatives et mesures, comme le passage à un nouveau système de tri des bagages en 2023, auraient dû y remédier.

En outre, l'exploitant de l'aéroport a fourni au Service de Régulation un rapport sur les concertations qu'il a menées en 2022 avec les services énumérés à l'article 9, §2 de l'arrêté licence, ainsi qu'avec un certain nombre d'autres organismes. Ce rapport et les informations complémentaires fournies par BAC montrent qu'aucune réunion de consultation formelle n'a eu lieu avec le Service de Médiation en 2022.

Le rapport sur les plaintes fait apparaître une forte augmentation du nombre de ces plaintes en 2022 par rapport à l'année précédente (3544 plaintes contre 1612 plaintes en 2021). Le titulaire de la licence explique cette situation d'une part par la reprise du trafic aérien après la pandémie covid-19 et d'autre part par un certain nombre de circonstances, telles que des manifestations nationales et des pénuries de personnel, qui n'avaient pas été anticipées à l'époque.

Le plus grand nombre de plaintes concerne à nouveau le traitement des bagages. En outre, le nombre de plaintes dans cette catégorie a augmenté par rapport à 2022 (710 plaintes contre 273). Le nombre de plaintes concernant les temps d'attente aux points de contrôle a également fortement augmenté.





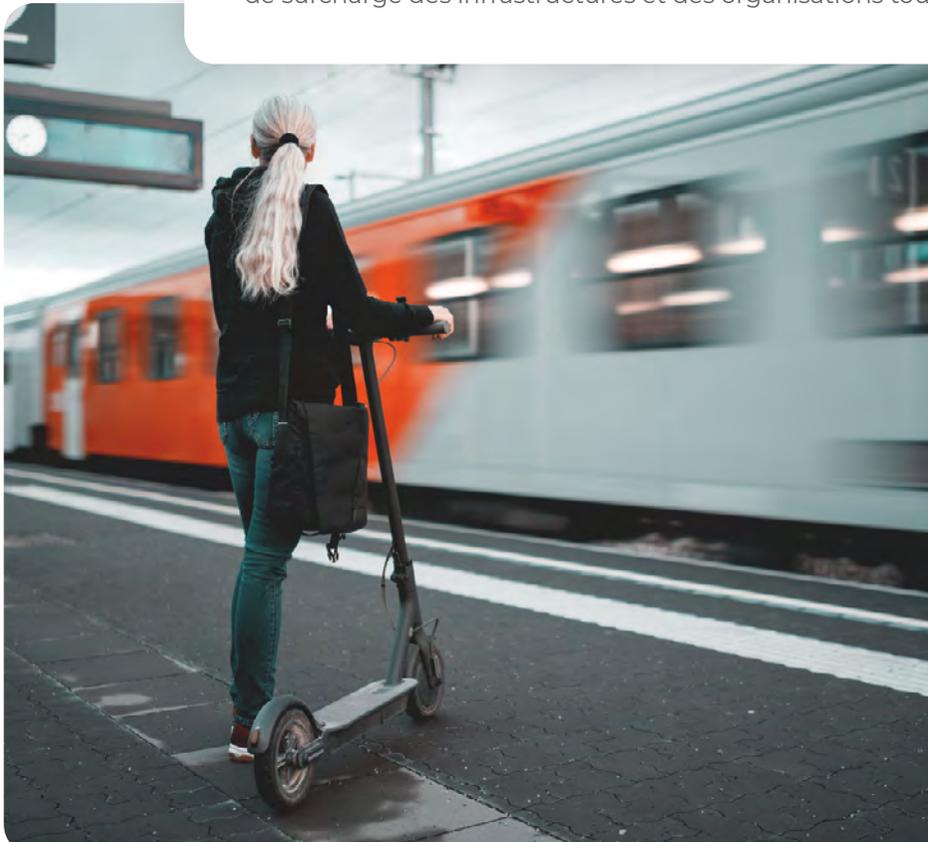
# LE TRANSPORT FERROVIAIRE



## L'accès au réseau

### DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU

En 2023, le Service de Régulation a été consulté par le gestionnaire de l'infrastructure sur le projet de document de référence du réseau 2025. Les observations du Service de Régulation concernant ce projet figurent dans l'avis A-2023-05-S. Une partie importante dudit avis porte sur la capacité dans les installations de service. En outre, un large éventail de sujets a été abordé, allant des conditions d'accès à la déclaration de surcharge des infrastructures et des organisations touristiques.



### AVIS CONFLITS D'INTÉRÊT

Le Code ferroviaire prévoit des dispositions afin de s'assurer que les personnes exerçant des fonctions stratégiques auprès du gestionnaire d'infrastructure ne se trouvent pas dans une situation de conflits d'intérêts. Pour ce faire, le législateur a prévu des incompatibilités pour les membres du conseil d'administration, les membres du comité de direction, les personnes chargées de prendre les décisions, sur les fonctions essentielles, la gestion du trafic et la planification de l'entretien. Le respect de cette disposition est contrôlé par le Service de Régulation.

Suite à un contrôle réalisé en 2022, le Service de Régulation a soulevé un point d'attention concernant le Commissaire du gouvernement auprès d'Infrabel. Celui-ci n'est pas formellement visé par la législation visant à prévenir les conflits d'intérêts. Cependant, l'article 213 de la loi du 21 mars 1991 sur les entreprises publiques lui confère des prérogatives stratégiques importantes chez Infrabel. Par conséquent, afin d'écartier tout risque de conflits d'intérêts qui affecterait le fonctionnement impartial des instances du Gestionnaire d'infrastructure, le Service de Régulation estime qu'il conviendrait d'intégrer les Commissaires du gouvernement auprès du gestionnaire d'infrastructure dans le champ d'application des dispositions du Code ferroviaire visant à prévenir les conflits d'intérêts. Il a formulé cette recommandation dans un avis officiel (A-2023-01-C) au ministre de la Mobilité.

## AVIS ERTMS

L'ERTMS (European Rail Traffic Management System) est un système de sécurité de signalisation européen qui a vocation, à terme, à devenir le système de sécurité unique de l'infrastructure ferroviaire européenne et de favoriser l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire.

L'ERTMS présente deux composantes de base :

- le GSM-R basé sur le standard GSM mais utilisant des fréquences différentes propres au Rail ainsi que certaines fonctions avancées. Il s'agit du système radio utilisé pour échanger des informations (voix et données) entre le sol et le bord ;
- l'ETCS (European Train Control System), le système européen de contrôle des trains.

Le gouvernement a décidé que le réseau ferroviaire belge serait entièrement équipé en ERTMS en décembre 2025 afin d'améliorer encore la sécurité du réseau et de figurer dans les premiers pays entièrement équipé avec ce système. Cette décision implique que les entreprises ferroviaires disposent à cette date de matériels roulants équipés en ETCS, suivant les versions installées en Belgique. En effet, le matériel roulant d'une entreprise ferroviaire doit disposer

d'un équipement de sécurité compatible avec celui du réseau ferroviaire sur lequel il roule.

Le Service de Régulation a lancé une enquête afin d'examiner si ce délai ne posait pas de problème d'accès au réseau et permettait d'assurer la continuité des services ferroviaires en Belgique à cette date.

Ainsi le Service de Régulation a rencontré le gestionnaire d'Infrastructure, la plupart des entreprises ferroviaires, certaines entreprises de leasing, les constructeurs ferroviaires Alstom et Siemens, ainsi que le SSICF.

Sur base de ces rencontres, le Service de Régulation rédigera un avis au Ministre de la Mobilité afin que celui-ci puisse être pleinement informé de l'état d'avancement des travaux d'équipements du réseau et des entreprises ferroviaires, ainsi que des conséquences éventuelles qui pourraient être générées par un retard, surtout pour ce qui concerne les entreprises ferroviaires dans l'équipement de leur matériel roulant en ETCS. Il sera possible ainsi d'évaluer si cette mesure pourrait créer des problèmes d'accès ou de continuité du service. Dans ce cas, des mesures correctives devraient être prises. L'avis sera rendu en 2024.

## COMPENSATION POUR LES CONDUCTEURS DE TRAIN

L'année dernière, le Service de Régulation a été invité à donner un avis sur la compensation que HR RAIL demande aux conducteurs de train statutaires qui quittent la SNCB ou Infrabel pour être engagés comme conducteurs de train par une autre entreprise ferroviaire.

Le Service de Régulation a été chargé d'examiner si cette compensation crée un obstacle à l'engagement de conducteurs de train pour les nouveaux entrants sur le marché ferroviaire et si elle fausse la concurrence.

Le Service de Régulation a pris contact avec HR RAIL pour demander des informations relatives à cette compensation.

Ce dossier est actuellement en cours.





## NOUVEAUX SERVICES FERROVIAIRES

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. En effet, en certaines circonstances, un test d'équilibre économique peut s'avérer nécessaire.

En 2023, le Service de Régulation a été contacté par 6 candidats pour de nouvelles relations ferroviaires. Dans trois de ces cas, présentés ci-dessous, le Service de Régulation s'est prononcé.

Les autres candidats – qui envisagent tous des nouvelles liaisons entre les Pays-Bas et la France – n'ont pas adressé de notification officielle au Service de Régulation. Leurs demandes font encore l'objet de concertation par les parties concernées afin de déterminer si elles tombent dans le scope de la réglementation ou pas.

## LIGNES DIRECTRICES POUR LA NOTIFICATION D'UN NOUVEAU SERVICE FERROVIAIRE

En 2022, le Service de Régulation a établi les lignes directrices pour la notification d'un nouveau service ferroviaire dans le cadre du test d'équilibre économique. Dans le courant de l'année 2023, ces lignes directrices ont été mises en conformité avec le nouveau contrat de service public de la SNCB et le contrat de performance d'Infrabel. Par moyen d'une communication C-2023-01, les régulateurs européens ont été informés de ces lignes directrices ainsi que les candidats souhaitant établir une nouvelle connexion.

### Liaison « Ostende-Bratislava » et « Bratislava-Ostende »

Le Service de Régulation a reçu une notification du candidat « Leo Express » de son intention de lancer un nouveau service de transport de voyageurs pour les liaisons Ostende-Bratislava et Bratislava-Ostende. Le Service de Régulation a transmis la notification aux parties concernées dans le cadre de l'équilibre économique, à savoir le ministre octroyant le contrat de service public, la SNCB et le gestionnaire de l'infrastructure. Aucune demande de test d'équilibre économique n'ayant été transmise par une des parties concernées, Leo Express 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 « Amsterdam-France » et « France-Amsterdam »

Le Service de Régulation a reçu une notification d'Eurostar via le Régulateur des Pays-Bas pour un service de transport de voyageurs entre Amsterdam et plusieurs destinations en France via la Belgique. La communication avec Eurostar a révélé que, sur ses liaisons, les voyageurs ne sont pas autorisés à embarquer dans une gare belge et à débarquer dans une autre gare belge (gares frontalières comprises). C'est pourquoi le Service de Régulation a précisé que la notification ne relève pas du champ d'application de la législation sur l'équilibre économique. Ce service a donc accès au réseau.

### Liaison « Paris-Schaarbeek » et « Schaarbeek-Paris »

Le Service de Régulation a reçu une notification de la SNCB pour un service de transport de voyageurs entre Paris et Schaarbeek. Sur la base des informations fournies, le Service de Régulation a constaté que sur cet itinéraire, les voyageurs ne sont pas autorisés à embarquer dans une gare belge et à débarquer ensuite dans une autre gare belge (gares frontalières comprises). C'est pourquoi le Service de Régulation a décidé (décision D-2023-03-S) que le service de transport de voyageurs notifié ne tombe pas sous le coup de la législation sur l'équilibre économique. L'accès au réseau n'est donc pas limité pour ce service notifié.



## Les redevances ferroviaire

### LE SYSTÈME DE PERFORMANCE

En 2022, le Service de Régulation a lancé une mission de contrôle afin de vérifier si « l'Organe de Gestion du Système d'Amélioration des performances » (ci-après l'OGSAP) et l'application des systèmes de performance 2020 et 2021 sont conformes au Code Ferroviaire. Le 19 juillet 2023, le Service de Régulation a pris une décision D-2023-01-S sur le fonctionnement de l'OGSAP. Dans son fonctionnement et son organisation, l'OGSAP était en contradiction avec plusieurs dispositions du Code Ferroviaire. Pour cette raison, le Service de Régulation a imposé une interdiction à l'OGSAP de prendre des décisions tarifaires. Les décisions déjà prises par le BOPR pour neutraliser financièrement les systèmes de performance 2020 et 2021 sont annulées avec effet rétroactif par le Service de Régulation. Infrabel doit appliquer les systèmes des performances pour 2020, 2021, 2022 et 2023.

Infrabel s'est résignée à cette décision. Par conséquent, à la fin de l'année 2023, le Service de Régulation a entamé la deuxième partie de sa mission de contrôle, à savoir l'application correcte du système des performances pour 2020 et 2021. Cette enquête se déroulera principalement en 2024.

### L'AUDIT SUR L'ENREGISTREMENT DES RETARDS

A la demande de la Ministre De Sutter, le Service de Régulation a lancé le 26 avril 2023 un audit concernant l'implémentation de la méthode d'enregistrement des retards d'Infrabel. Par cette mission d'audit, il vérifiera si les systèmes utilisés par Infrabel pour le calcul des retards sont corrects d'un point de vue informatique et sans risque d'erreur et/ou de fraude (cf. *audit d'intégrité des données*). Il contrôlera également si les justifications et l'attribution des retards aux différents acteurs sont fiables et/ou objectives. Au même titre, cela permettra de vérifier si les indicateurs de performance en matière de ponctualité du nouveau contrat de performance entre l'État belge et Infrabel conduiront à l'impact financier adéquat. Cette mission d'audit se poursuit jusqu'en 2024.

### AVIS SUR LE RELEVAGE

En vue d'une publication dans les documents de référence du réseau 2024 et 2025, Infrabel a soumis le projet de texte sur le « service de relevage » pour consultation aux candidats et au Service de Régulation. Dans ce cadre, le Service de Régulation a rendu son avis A-2023-06-S selon lequel le « service de relevage » ne relève pas de l'exploitation opérationnelle et commerciale normale des entreprises ferroviaires. En effet, ce service n'est pas fourni par Infrabel dans le but d'effectuer un service ferroviaire, mais dans le but de sauver un train déraillé. Du fait que ce travail est effectué dans une situation « perturbée » où les procédures de sécurité peuvent primer sur les principes de non-discrimination, le Service de Régulation considère qu'il n'est pas approprié de qualifier ce « service de relevage » comme un service associé au ferroviaire. Sur base des analyses effectuées, le Service de Régulation recommande de ne pas catégoriser le service de relevage comme un service régulé mais de le placer dans le cadre commercial d'Infrabel.

## Les capacités d'infrastructure

### LES PROCÉDURES D'ATTRIBUTION DES CAPACITÉS

En 2020, Infrabel a demandé un avis au Service de Régulation sur la procédure d'attribution des capacités. Cette procédure d'attribution des capacités se compose d'une dizaine de sous-procédures. Vu l'étendue de ces différentes procédures et en concertation avec Infrabel, il a été convenu d'aligner une à une ces procédures sur le Code ferroviaire et/ou de les optimiser. Il s'agit donc d'un processus continu dans lequel le Service de Régulation fournit régulièrement des conseils à Infrabel.

### LÉGISLATION

Le 11 juillet 2023, la Commission européenne a organisé une consultation sur un nouveau texte législatif, plus précisément sur une proposition de règlement concernant l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE (la «re-fonte») et abrogeant le [règlement 913/2010](#). Cette proposition s'inscrit dans le cadre du marché vert européen et de la stratégie pour une mobilité durable et intelligente qui vise à garantir une gestion plus efficace des capacités de l'infrastructure ferroviaire et du trafic qui les utilise, améliorant ainsi la qualité du service et permettant à un plus grand nombre de voyageurs d'utiliser le réseau ferroviaire.

Un certain nombre d'amendements à ce texte a été proposé par le rapporteur de la commission des transports et du tourisme (la commission TRAN) en date du 10 novembre 2023.

Actuellement, cette proposition de règlement est en discussion au sein du Conseil de l'Europe. Elle sera soumise au vote du Parlement européen ultérieurement.

Sur ce sujet, le Service de Régulation coopère principalement avec les autres régulateurs au sein de l'IRG-Rail, mais il se réunit également régulièrement avec le SPF Mobilité afin d'identifier les problèmes potentiels liés à la proposition de texte.



# LES INSTALLATIONS DE SERVICE



## CONTRÔLE DE LA BOSSE DE TRIAGE D'ANVERS-NORD

En 2023, le Service de Régulation a entamé deux missions de contrôle concernant le document «Conditions générales de service de la Bosse de triage d'Anvers-Nord» - ci-après «les conditions générales» - de Lineas. Les objectifs de ces missions de contrôle sont, d'une part, de vérifier si les conditions générales sont conformes à la législation en vigueur et contiennent toutes les informations légalement requises et, d'autre part, de vérifier si les tarifs demandés sont corrects.

Seules les conditions et les tarifs, dont Lineas est responsable et qui s'appliquent au service ferroviaire «trriage», font l'objet de ces missions de contrôle. Les conditions d'accès à la Bosse de triage, dont Infrabel est responsable, ne sont pas examinées ici.

Dans le cadre de la mission de contrôle concernant les dispositions non tarifaires des conditions générales, le Service de Régulation a transmis un rapport à Lineas au début du mois de septembre 2023. Ce rapport reprenait les principales observations concernant les conditions générales. Cependant, fin novembre, Lineas a publié une nouvelle version des conditions générales, dans laquelle d'importantes modifications ont été apportées. Cette nouvelle version a obligé le Service de Régulation à poser des questions supplémentaires et d'établir un nouveau rapport. Ce rapport a été remis à Lineas au début de l'année 2024.

Pour la mission de contrôle tarifaire, les données et informations nécessaires ont été demandées en 2023 afin de vérifier si la structure tarifaire proposée, les produits sous-jacents et les différentes formules tarifaires sont conformes au Code ferroviaire. Il s'agit notamment de vérifier que le principe de non-discrimination est respecté et que les redevances ne dépassent pas le coût total majoré d'une marge bénéficiaire raisonnable. Cet examen se poursuivra en 2024.

## TICKETING SNCB

En 2022, le Service de Régulation des Transports Ferroviaires a lancé une mission de contrôle concernant le «Document de référence Accès aux services et espaces de billetterie» de la SNCB en tant qu'exploitant des gares. Ce document fixe les conditions d'accès pour l'utilisation des services et espaces de billetterie dans les gares.

L'objectif de cette mission de contrôle était de vérifier si les dispositions incluses dans le document de référence sont conformes à la législation en vigueur. Dans un premier temps, cette mission de contrôle s'est concentrée sur les informations non tarifaires, les tarifs seront examinés ultérieurement.

Avant la fin de la mission de contrôle et faisant suite aux diverses remarques formulées lors de cette mission, la SNCB a adapté le document de référence et l'a remis au Service de Régulation. Le Service de Régulation a alors réorienté son enquête sur ce nouveau document ajusté. Par la décision D-2023-02-S du 9 août 2023, le Service de Régulation a jugé que le document de référence, pour la partie non tarifaire, était conforme à la législation en vigueur.



## ACCÈS AUX INSTALLATIONS DE SERVICE POUR LES CANDIDATS

Le Service de Régulation a conseillé le SPF Mobilité et Transports sur un projet de loi modifiant le Code ferroviaire afin que les candidats non-entreprises ferroviaires puissent également avoir accès aux installations de service et aux services qu'elles proposent. Diverses observations et propositions de texte ont été formulées afin d'adapter la législation aux évolutions récentes du marché ferroviaire.

## PLAINTÉ DB

Le 30 mars 2023, une plainte a été introduite, auprès du Service de Régulation, par DB Cargo Belgium contre Infrabel en sa qualité d'exploitant d'installations de service.

D'une part, la plainte concernait les tarifs visant à prévenir les risques de congestion, qui ont été introduits par Infrabel dans le document de référence du réseau 2023. Le plaignant estimait que ces tarifs étaient discriminatoires. Il se plaignait également que la communication à l'entreprise ferroviaire à ce sujet n'avait pas été effectuée correctement.

D'autre part, seul le concurrent Lineas aurait accès à des faisceaux bien définis en dehors du champ d'application des tarifs, ce qui, selon le plaignant, violait l'obligation de fournir un accès non discriminatoire aux installations de service à toutes les entreprises ferroviaires.

Sur base des conclusions soumises au Service de Régulation par DB Cargo Belgium et Infrabel concernant cette plainte et d'une enquête parallèle sur la question, la décision D-2023-04-S a été rendue le 25 septembre 2023.

Dans cette décision, la plainte a été jugée recevable, mais les trois moyens soulevés par DB Cargo Belgium ont été considérés comme non fondés, étant donné qu'aucune violation d'une quelconque disposition du Code ferroviaire n'a pu être constatée dans le chef d'Infrabel.

La décision n'a pas fait l'objet d'un recours judiciaire.





## AVIS SUR L'AIDE D'ETAT POUR LA BOSSE DE TRIAGE

En mars 2023, le Service de Régulation a été saisi, par le Ministre de la Mobilité, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi prévoyant des subventions aux entreprises ferroviaires qui utilisent l'installation de triage automatique d'Anvers Nord pour le transport des wagons isolés (le transport diffus).

Dans son avis A-2023-02-S, le Service de Régulation estime qu'il ne peut pas se prononcer sur ce sujet, car, sauf exceptions très limitées, il n'est pas compétent en matière d'aides d'Etat. Seule la Commission européenne peut examiner la compatibilité des aides d'Etat avec le droit européen. Un avis substantiel sur l'avant-projet de loi en question ne pourrait donc pas être rendu.

## POC BUNDEL ZUID

En 2023, Infrabel souhaitait tester une nouvelle méthode de gestion des faisceaux, et ce par le biais d'un Proof of Concept (POC) dans le faisceau Waaslandhaven Bundel Zuid. Le gestionnaire d'infrastructure a demandé l'avis du Service de Régulation à ce sujet.

Le 11 août 2023, le Service de Régulation a rendu son avis (A-2023-04-S) à Infrabel. Cet avis se compose de trois parties. La première partie analyse le produit proposé. La seconde partie traite le protocole local, c'est-à-dire de la politique locale à l'égard des entreprises ferroviaires. Enfin, la troisième partie contient une recommandation au gestionnaire de l'infrastructure, basée sur les observations faites par le Service de Régulation dans le cadre de ce dossier.

## POSITION DOMINANTE

A l'automne 2023, le Service de Régulation - en coopération avec l'Université Libre de Bruxelles (ULB) et le consultant Athena - a lancé une enquête sur les éventuelles positions dominantes que les entreprises ferroviaires pourraient détenir sur un marché de services de transport ferroviaire. Au cours de la première phase, une méthodologie permettant de déterminer une éventuelle position dominante d'une entreprise ferroviaire a été élaborée et ce avec un accent particulier sur la définition du marché pertinent pour les services de transport ferroviaire. Dans la seconde phase - qui se poursuivra jusqu'en 2024 - cette méthodologie sera appliquée au cas concret de la bosse de triage située à Anvers-Nord.

## SÉPARATION COMPTABLE

Le 4 juillet 2023, le Service de Régulation a lancé une mission d'audit relative à la séparation comptable de la SNCB telle que mentionnée aux articles 4 et 9 du Code ferroviaire. L'objectif de cette mission d'audit est d'obtenir l'assurance raisonnable que :

- les ressources financières destinées aux activités liées à la fourniture de services publics de transport soient présentées séparément dans les comptes correspondants et ne soient pas transférées à d'autres activités ;
- le mode de tenue des comptes des différentes activités permet de contrôler l'interdiction de transférer de fonds publics d'un domaine d'activité à l'autre ;
- des comptes séparés sont tenus pour toutes les installations de service.

La présente mission d'audit se concentre sur les gares, exploitées par la SNCB. Après la récupération de toutes les données pertinentes et les entretiens avec les différentes parties prenantes au sein de la SNCB en 2023, la mission se poursuivra en 2024.

## CONTRÔLE DU TERMINAL FRET LLI

Le Service de Régulation a poursuivi sa mission de contrôle de l'exploitant du terminal 'Liege Logistics Intermodal' sur la base de sa nouvelle description de l'installation de service communiquée début 2023. Cette mission a pour but de vérifier si les dispositions contenues dans la description sont bien conformes à la législation en vigueur. Le Service de Régulation a aussi inclus le contrôle du tarif d'accès demandé par LLI aux entreprises ferroviaires. Un nouveau rapport sera communiqué à LLI en 2024.

# LE MONITORING DES MARCHÉS





## Market Monitoring Aéroportuaire

Le Service de Régulation a pour mission de surveiller le marché aéroportuaire de Bruxelles-National. Il a publié en décembre 2023 son rapport relatif à l'année 2022.

L'année 2022 est celle du redressement du secteur aérien, en tout cas pour ce qui concerne les passagers. Par rapport à 2021, la fréquentation de l'aéroport de Bruxelles National est en forte hausse avec près de 19 millions de passagers (+102%). Cette hausse se traduit également par une hausse des mouvements aériens (+51%).

Selon le sondage de la qualité réalisé par Brussels Airport et son rapportage au Service de Régulation, les passagers sont globalement très satisfaits du service rendu. Enfin, le Service de Régulation a pu observer une hausse des redevances (+11,7%) depuis la mise en place de la nouvelle tarification. Cette hausse est toutefois imputable à l'indexation et non à la nouvelle structure tarifaire.

En ce qui concerne le fret, on peut observer une baisse du volume de marchandises transportées (-7%) par rapport à 2021.

## Market Monitoring Ferroviaire

Le Service de régulation a pour mission de surveiller les marchés ferroviaires. Il a publié en décembre 2023 son rapport sur les marchés ferroviaires (passagers et fret) relatif à l'année 2022.

En ce qui concerne le secteur passager, le Service de Régulation a observé un léger ralentissement de l'offre ferroviaire nationale et un certain redressement de l'offre ferroviaire internationale. En revanche, on peut constater une très forte augmentation (+34%) du nombre de passagers de la SNCB.

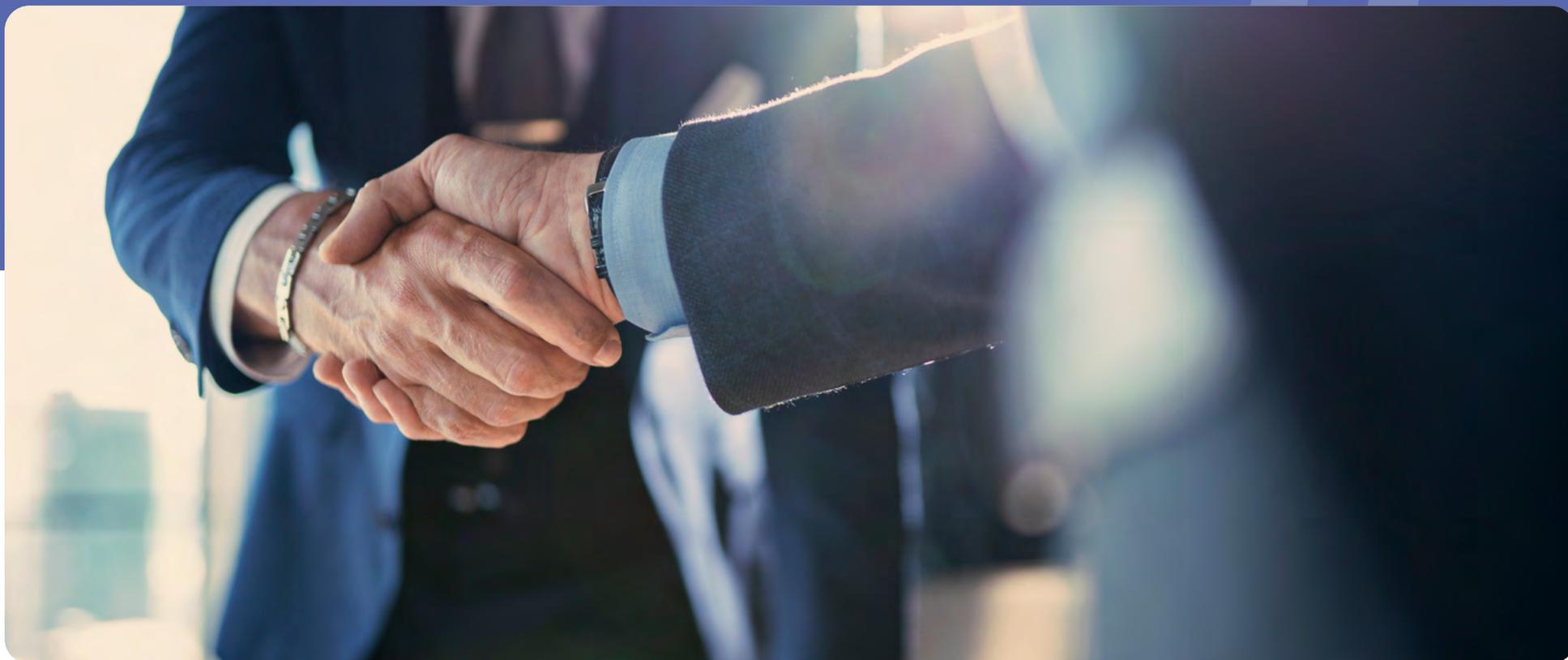
En 2022, la part modale du rail ne représente que 6,2%. Aussi, le Service de Régulation a pu observer une baisse au niveau de la ponctualité. Cette baisse est continue depuis 2020.

Enfin, pour le transport de voyageurs, une hausse des redevances d'utilisation de l'infrastructure plus importante dans le secteur international que dans le secteur national est notée.

En ce qui concerne le secteur marchandises, le Service de Régulation a observé une baisse significative du transport ferroviaire marchandises aussi bien qu'en terme de tonne-km (-9%) qu'en terme de marchandises transportées (-7,2%). La part modale du rail est toutefois en légère hausse à 11,8%, mais reste bien inférieure à la moyenne européenne qui se situe à 17,8%. Depuis 10 ans, la part modale du rail est relativement stable. Enfin, la part de marché de l'opérateur historique se situe à 53%, en baisse par rapport aux années précédentes.

Il convient de noter que les redevances pour l'utilisation de l'infrastructure pour le transport de marchandises sont en légère baisse depuis 2020.

# LES ACCORDS DE COOPÉRATION



## Les accords de coopération nationale

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

Dans ce contexte, en 2023, le Service Régulation a principalement échangé avec le SPF Mobilité concernant les initiatives législatives européennes sur la capacité et les redevances ferroviaires.

## La coopération européenne des régulateurs aéroportuaires – Thessaloniki Forum

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

A ce titre, le *Thessaloniki Forum* émet notamment des documents non contraignants qui sont publiés sur le site internet de la Commission européenne.

En 2023, le Forum a poursuivi ses travaux sur un document relatif aux pouvoirs des différents régulateurs. Le 7 septembre 2023, le document «ISA Role and Powers» a été adopté par les membres.

La révision du document existant « Airport Charges and Environmental issues and considerations» a été adoptée par le Forum le 11 décembre 2023.



## La coopération européenne des régulateurs ferroviaires

### ENRRB

En 2023, les régulateurs ferroviaires de l'UE, sous les auspices de la Commission, ont participé aux discussions sur les initiatives législatives de la Commission européenne concernant l'amélioration de la gestion des capacités et du trafic. Comme les autres régulateurs européens, le Service de Régulation a soumis son point de vue à la Commission européenne.



### CORRIDORS DE FRET

Le règlement 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif a établi onze corridors de fret. Le Service de Régulation est directement impliqué dans trois de ces corridors, à savoir le Corridor Rhin-Alpin (RFC RA), le Corridor Mer du Nord – Méditerranée (RFC NSM) et le Corridor Mer du Nord – Baltique (RFC NSB). L'article 20 de ce règlement assigne les tâches suivantes aux organismes de contrôle :

- Surveiller la concurrence sur le corridor ;
- Garantir un accès non discriminatoire au corridor ;
- Fonctionner comme un organe d'appel ;

Pour accomplir ces tâches, ils doivent coopérer avec les autres organes de contrôle et échanger toutes les informations nécessaires. Dans ce cadre, pour chacun des trois corridors dans lesquels il est impliqué, le Service de Régulation a conclu un accord de coopération avec les autres organes de contrôle de ces corridors.

En 2023 également, le Service de Régulation a suivi de près l'évolution de ces trois corridors. L'accent a été mis sur les nouvelles initiatives législatives qui pourraient avoir un impact majeur sur le fonctionnement, voire la survie des corridors. Ces initiatives comprennent, d'une part, la révision du [règlement TEN-T](#), qui proposerait une fusion du RFC NSM avec RFC RA et, d'autre part, le [«Rail Capacity Initiative»](#) de la Commission européenne qui prévoirait, entre autres, l'abrogation du règlement 913/2010.

Comme chaque année, le Service de Régulation a également représenté les régulateurs du RFC NSM aux réunions du Executive Board de ce corridor. En outre, et en tant qu'observateur, il a également participé aux réunions du 'Terminal Advisory Group' et le 'Railway Undertaking Advisory Group'. Il a également participé à des réunions entre les C-OSS (*Corridor One Stop Shop*) des trois corridors susmentionnés et leurs organismes de contrôle respectifs.

## 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](#).

Les activités en 2023 des différents groupes de travail peuvent être résumées comme suit :

### Legal

En 2023, l'IRG-Rail a publié un document reflétant les premiers commentaires et conclusions des membres sur la proposition de règlement de la Commission européenne sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen. Ce document a été soumis en réponse à la consultation organisée sur la proposition législative par la Commission européenne.

En 2024, l'IRG-Rail publiera un document contenant des commentaires détaillés article par article sur le projet de loi.

### Charges

Au sein d'IRG Rail, le groupe de travail Charges a travaillé sur deux thématiques :

- Les services frets ferroviaires internationaux
- Le projet des lignes directrices de la Commission européenne pour l'établissement des redevances.

### Les services frets internationaux

Le groupe de travail a œuvré sur la rédaction d'un rapport sur les services frets internationaux. En 2023, le groupe de travail a réalisé une première partie couvrant l'analyse des marchés des redevances et des subsides. Cette partie sera complétée début 2024 par une analyse des outils et des freins au développement des services frets internationaux.

### Les lignes directrices pour l'établissement de redevances

La Commission européenne a informé IRG Rail de sa volonté de publier des lignes directrices pour l'établissement des redevances. L'idée de la Commission est de suggérer des méthodes partagées par tous pour l'établissement des redevances. Dans ce cadre, elle a présenté ses vues préliminaires au groupe de travail *Charges*.

Mandaté par la présidence d'IRG Rail, le groupe de travail *Charges* a travaillé sur un document qui réaffirme l'intérêt d'une méthodologie commune en Europe pour l'établissement des redevances. Ce texte souligne les spécificités de tous les pays qui peuvent expliquer des différences de niveaux de redevances. Par ailleurs, le groupe estimait qu'il pourrait être utile de développer des incitants pour une meilleure utilisation des réseaux. Enfin, toutes recommandations pour faciliter l'établissement de méthodologies communes pour définir les paramètres qui permettent de calculer les redevances seraient les bienvenues. En octobre 2023, IRG Rail a publié une opinion préliminaire décrivant ces principes. Le groupe de travail *Charges* est tenu d'assurer le suivi de ce dossier et a, en décembre 2023, participé à une réunion à ce sujet avec la Commission européenne.

### Charges for Service Facilities

Le programme 2023 du groupe de travail « *Charges for Service Facilities* » de l'IRG Rail s'est concentré spécifiquement sur le niveau de tarif qui peut être appliqué dans les installations de service et sur le coût de l'énergie de traction. Pour la tarification des installations de service, les sujets couverts comprenaient le coût historique, le goodwill et la séparation comptable.

### Access

Le groupe de travail Access a continué ses travaux concernant la révision du règlement 913/2010/UE et le développement et la mise en œuvre du modèle TTR pour la gestion et l'attribution des capacités. Le principal travail pour 2023 a consisté à aider le groupe de travail ELP dans sa contribution à une nouvelle législation et à d'autres mesures découlant de l'initiative de la Commission européenne visant à «mieux gérer et coordonner le trafic ferroviaire international, notamment en révisant les règles de répartition des capacités et de tarification de l'infrastructure dans le secteur ferroviaire».

Il a poursuivi sa collaboration avec les parties prenantes pour convenir d'une liste unifiée et harmonisée de KPI (indicateur clef de performances) pour les corridors frets.

Le groupe a aussi surveillé les résultats de la révision des lignes directrices du RTE-T (réseau transeuropéen de transport).

Enfin, le WG Access a commencé la rédaction d'une analyse concernant le nouveau système de signalisation ferroviaire commun à l'ensemble des pays européens, l'ERTMS (European Rail Traffic Management System). Cette analyse vise à mieux comprendre les implications du déploiement de l'ERTMS pour l'accès au réseau dans les États membres.

### Acces to service facilities

Des informations transparentes et précises sur les installations de service sont essentielles pour accéder au marché ferroviaire. Les organismes de contrôle accordent donc une attention particulière à la publication des descriptions des installations de service. Ces descriptions doivent être rédigées par les exploitants des dites installations de service. Dans ce contexte, le groupe de travail « *acces to service facilities* » a publié un document fournissant des conseils aux exploitants d'installations de service pour préparer correctement ces descriptions.

En outre, une mise à jour du document indiquant par pays les délais fixés par les différents régulateurs nationaux pour répondre aux demandes de capacité dans les installations de service a également été fournie.

### Monitoring

En 2023, le groupe de travail *IRG-Rail Market Monitoring* a travaillé sur le douzième rapport IRG-Rail Market Monitoring couvrant l'année civile 2022. Le rapport fournit une vue d'ensemble sur les développements économiques et opérationnels du marché dans le secteur ferroviaire et compare également la compétitivité au fil des ans. En outre, cette année, une analyse approfondie de la diversité/disparité dans l'utilisation du réseau ferroviaire européen a été réalisée. Le rapport comprend également de nouveaux indicateurs sur les gestionnaires d'infrastructure (nombre et dépenses), le réseau ECTS, le nombre de kilomètres de trains électrifiés et les dépenses des entreprises ferroviaires en matière d'énergie.





INFO@REGUL.BE

BD DU JARDIN BOTANIQUE 50 BOÎTE 72,  
1000 BRUXELLES



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

