



Agence fédérale de **Régulation du Transport**

**Avis n° A-2025-03-C relatif au projet de document de référence du réseau pour la
période du 13 décembre 2026 au 11 décembre 2027**

TABLE DES MATIERES

1. Objet.....	4
2. Analyse du projet.....	4
3. Avis.....	9

1. Objet et base légale

1. Conformément à l'article 20 de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (ci-après « le Code ferroviaire »), le gestionnaire de l'infrastructure établit le document de référence du réseau (ci-après le « DRR ») et en assure la publicité, après consultation de l'organe de contrôle, des candidats et des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau.
2. Par courrier du 11 août 2025 Infrabel a informé l'Agence fédérale de Régulation du Transport (ci-après « l'ART ») que le projet de document de référence du réseau pour la période du 13/12/2026 au 11/12/2027 (ci-après « le projet ») sera publié le 29 août 2025. Infrabel a sollicité dans ce même courrier, l'avis de l'ART sur ce projet.
3. Conformément à l'article 63, § 1, du Code ferroviaire, en exécution de ses missions de conseil, l'organisme de contrôle rend des avis. L'article 35 de la loi du 8 mai 2024 sur les exigences en matière d'accessibilité pour les services de transport et créant l'Agence fédérale de Régulation du Transport précise que l'organe de contrôle visé au Code ferroviaire est l'ART.
4. Le présent avis traite de la conformité de ce projet de DRR à la réglementation européenne et belge.

2. Analyse du projet

2.1. Remarque préliminaire

5. Plusieurs éléments du projet font déjà l'objet de demandes d'avis formelles et informelles adressées par Infrabel à l'ART (notamment le système d'amélioration des performances, la tarification des installations de service, la procédure complète d'attribution des capacités). Ces sujets ne sont donc pas traités dans le présent avis. En d'autres termes, l'absence de ces sujets dans le présent avis ne signifie pas que l'ART n'ait aucune remarque à formuler à leur sujet.
6. Dans l'analyse ci-dessous, les points sont traités selon la structure du projet et non selon leur importance.

2.2. Infrastructure spécialisée (2.4.1.)

7. Cette partie du projet nous semble porter à confusion. Il est précisé dans le projet que les « lignes et installations ne sont [...] pas à considérer comme des infrastructures ferroviaires spécifiques au sens de l'article 38 du Code ferroviaire » or l'intitulé de cette partie de projet est « Infrastructure spécialisée ».
8. Faut-il dès lors considérer que seuls les lignes dont le numéro est supérieur à 200 sont des infrastructures spécifiques/spécialisées ?

9. Si tel est le cas, l'ART estime qu'il conviendrait de ne mettre sous l'intitulé 'infrastructure spécialisée' que les lignes et installations spécialisées.

2.3. Transmission d'informations aux autorités (2.4.2.4)

10. Il est mentionné au dernier paragraphe de cette rubrique que « l'entreprise ferroviaire est tenue de transmettre les ajouts et corrections dans **le délai de réaction fixé** » (mis en gras par l'ART).
11. L'ART demande à Infrabel de préciser :
- quelle est la durée de ce délai ?
 - qui fixe ce délai ?
 - selon quelles conditions ce délai est-il fixé ?
12. L'ART recommande que les informations/réponses relatives à ces questions soient reprises dans le projet.

2.4. Candidats non-entreprises ferroviaires (3.2.1.2)

13. Infrabel a ajouté un paragraphe dans cette rubrique précisant que dans certaines circonstances, Infrabel peut refuser la jouissance des capacités à tout moment, de plein droit et sans mise en demeure préalable.
14. L'ART souhaite obtenir des éclaircissements sur les raisons pour lesquelles ce paragraphe a été ajouté au présent projet. Pourriez-vous également préciser quelle est la base juridique justifiant ce refus et dans quelles conditions Infrabel refuse la jouissance de ces capacités ?

2.5. Transports exceptionnels (3.4.3)

15. Dans cette rubrique, Infrabel a fait un renvoi vers le processus d'allocation de sillon pour les transports exceptionnels. Cependant, l'ART considère qu'il ne s'agit pas 'd'une procédure d'allocation' mais 'd'une procédure de demande' de sillons ferroviaires pour les transports exceptionnels.
16. Dès lors, l'ART préconise de remplacer les termes 'processus d'allocation des sillons' par 'procédure de demande de sillons pour les transports exceptionnels'.

2.6. Publication des restrictions temporaires de capacités (4.3.2.1.)

17. L'ART a pris bonne note de la réponse d'Infrabel dans son courrier du 4 octobre 2024 suite à l'avis A- 2024-02-S relatif au projet de DRR 2026 (ci-après « courrier du 4 octobre 2024 ») concernant le point 12.

18. Toutefois, l'ART recommande à Infrabel, concernant les réunions entre les candidats et le gestionnaire d'infrastructure relatifs au TCR¹, de présenter au moins deux alternatives aux restrictions de capacité conformément à l'annexe 7 de la Directive 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen.

La Décision Délégée (UE) 2017/2075 de la Commission du 4 septembre 2017 remplaçant l'annexe VII de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen stipule en effet en son point 16 que « En ce qui concerne les restrictions de capacités qui durent au moins trente jours consécutifs et touchent plus de 50 % du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure fournit aux candidats, à leur demande lors de la **première étape de consultation**, une comparaison des conditions à escompter dans au moins deux autres situations de restrictions de capacités. **Le gestionnaire de l'infrastructure élabore ces situations alternatives** sur la base des informations fournies par les candidats au moment de leurs demandes et conjointement avec eux. » (mis en gras par nous).

2.7. Officialisation des restrictions temporaires de capacités et publication du bulletin (4.3.2.3.)

19. Conformément à votre courrier du 4 octobre 2024, pourriez-vous fournir à l'ART davantage d'explications sur le processus d'attribution des capacités concernant les TCR ?

2.8. New Path Requests (4.5.1.)

20. L'ART a constaté la suppression de la réunion technique. Pourriez-vous nous préciser les raisons pour lesquelles cette réunion a été supprimée ? Comment se déroule désormais la coordination avec les gestionnaires d'infrastructure voisins ?

21. Dans le dernier paragraphe de cette rubrique la phrase 'sans préjudice de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne la compatibilité entre son train et l'itinéraire sur l'infrastructure' a été ajoutée. Pourriez-vous nous expliquer les raisons de cet ajout ?

2.9. Ad-Hoc Requests (4.5.3.)

22. L'ART a constaté que le premier jour pour l'introduction des Ad-Hoc Requests a été postposé de presque 3 semaines par rapport au précédent DRR. Pourriez-vous préciser les raisons de ce report de délai ?

¹ TCR qui durent au moins trente jours consécutifs et touchent plus de 50 % du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire

2.10. Demandes liées à l'horaire de service à long terme (4.5.3.1.)

23. L'ART a pris bonne note des explications d'Infrabel dans son courrier du 4 octobre 2024 concernant le terme 'supplément'. Toutefois, les raisons pour lesquels ce terme est employé reste flou pour l'ART. Infrabel peut-elle préciser si les termes 'période PERT' sont un synonyme du mot 'supplément' ? Si tel est le cas, pour plus de clarté, l'ART recommande de supprimer le mot 'supplément'.
24. Par ailleurs, l'ART constate que le projet prévoit que l'allocation de ces sillons et le refus de ces demandes ne peut se faire que par un courrier électronique envoyé par *Book In*. Cependant, le dernier paragraphe fait référence aux applications *Book In* ou *PCS*. Infrabel peut-elle préciser quelle application doit être utilisée et clarifier cela dans les deux derniers paragraphes du projet au point 4.5.3.1. ?
25. Cette remarque (point 24) concerne également la rubrique 4.5.3.2. 'Demandes liées au court terme'.

2.11. Processus d'harmonisation (4.5.4.2)

26. L'ART réitère sa remarque faite dans le précédent projet de DRR et recommande à Infrabel de supprimer la phrase qui stipule que la coopération n'entraîne pas d'obligation de résultat de la part d'Infrabel. Comme précisé précédemment, le titre indique clairement que la coopération est obligatoire. L'ajout de cette phrase ne nous semble dès lors pas pertinent.

2.12. Catégories de services (5.1.1)

27. L'ART recommande de ne mentionner dans cette rubrique que les termes 'les autres exploitants d'installations de service' et donc de supprimer 'et/ou les prestataires'. Un prestataire étant inclus dans la définition d'exploitant d'installations de service conformément à l'article 3, 28/1° du Code ferroviaire.

2.13. Coût direct ligne et majoration Ramsey-Boiteux (5.3.2)

28. Cette section fait référence au coefficient lié au coût direct unitaire repris dans l'annexe F.2. cependant, aucun coefficient n'est repris dans cette annexe.
29. L'ART recommande de préciser dans le projet que les coefficients applicables sont ceux repris dans l'annexe F.2. du DRR 2026.

2.14. Coût direct ligne (5.3.2.1)

30. L'ART réitère sa remarque faite dans son avis A- 2024-02-S relatif au projet de DRR 2026 concernant la suppression du terme 'renouvellement'. Comme précisé précédemment, le coût direct ligne d'Infrabel ne recouvre actuellement que les coûts marginaux d'entretien et d'exploitation des voies ; les coûts de renouvellement ne sont donc pas inclus dans le coût direct.

2.15. Traffic Information Messages – Basic (5.5.2.1.)

31. L'ART constate la mise en place de cette nouvelle prestation. Le 'trafic information messages' pourrait faire prochainement l'objet d'un examen dans un nouveau dossier.

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

32. Que signifie l'acronyme EVN ? L'ART recommande de mettre la signification de cet acronyme dans le projet.

2.17. Services (7.3.1.2)

33. L'ART prend note de la création de nouveaux services fournis dans les installations de service exploitées par Infrabel. Ces services pourraient faire l'objet d'un examen dans un nouveau dossier.

2.18. Tarifs visant à prévenir les risques de congestion (7.3.4.4.)

34. L'ART prend note de ces nouveaux tarifs. Ils pourraient faire l'objet d'un examen dans un nouveau dossier.

2.19. Champ d'application (7.3.4.4.1)

35. L'ART recommande de revoir la rédaction du premier paragraphe pour une meilleure lisibilité étant donné que celui-ci est peu compréhensible.

2.20. Transfert de responsabilité (7.3.4.4.4)

36. L'ART considère qu'il conviendrait de développer davantage la procédure en cas de litige entre deux entreprises ferroviaires. Que se passe-t-il lorsque deux entreprises ferroviaires ne parviennent pas régler un litige, Infrabel étant (restant) étrangère aux discussions entre ces entreprises ?

2.21. Attributions des capacités (7.3.4.7.)

37. L'ART réitère les remarques formulées dans ses avis précédents concernant la procédure de demande qui n'est pas suffisamment claire pour la capacité locale d'Infrabel. Nous prenons note qu'Infrabel revoit ce processus, toutefois compte tenu des problèmes opérationnels (notamment en matière de gestion efficace des capacités), l'ART préconise de donner la priorité à l'élaboration d'une procédure solide qui tienne également compte de l'obligation d'adapter les capacités locales aux capacités de l'infrastructure ferroviaire (sillons).

2.22. Attribution de capacité sans cisaillements (annexe B.8.)

38. L'ART souhaite une explication concernant le système d'attribution de capacités sans cisaillements.

3. Avis

L'Agence fédérale de Régulation du Transport recommande à Infrabel d'adapter le projet aux remarques formulées dans la présente analyse et, le cas échéant, de fournir des informations complémentaires.

Bruxelles, le 1^{er} octobre 2025

Pour l'Agence fédéral de Régulation du Transport,

A blue ink signature of Serge Drugmand, featuring a large, stylized 'D' and 'S'.

Serge DRUGMAND,
Président

A blue ink signature of Marc Hinooul, featuring a stylized 'M' and 'H'.

Marc HINOUL,
Directeur

