



Federaal Agentschap voor  
**Regulering van Transport**

**Avis A-2025-06-S**

**concernant la procédure de prendre en compte les restrictions temporaires de  
capacité dans l'horaire de service**

**« Ce texte a été traduit  
automatiquement et peut contenir  
des erreurs de traduction. L'avis  
original est en néerlandais. »**

## Table des matières

1. Objet.....	2
2. Base juridique.....	2
3. Analyse .....	2
a. Contexte.....	2
b. Procédure actuelle .....	3
i. Restrictions de capacité non intégrées (point 2.1.1. demande d'avis).....	3
ii. TCR pour lequel la capacité est totalement indisponible (point 2.1.2.2. demande d'avis) .....	5
iii. Conclusion de la procédure actuelle .....	5
c. Nouvelle procédure proposée .....	6
i. Restrictions de capacité non intégrées .....	6
ii. Restrictions de capacité intégrées.....	6
iii. Cas particuliers .....	7
iv. Conclusion nouvelle procédure .....	8
4. Avis.....	9

## 1. Objet

Le 11 juin 2025, le gestionnaire de l'infrastructure a introduit une demande d'avis auprès de l'Agence fédérale de régulation des transports (ci-après ART) concernant une nouvelle procédure qu'il propose d'introduire pour intégrer les restrictions de capacité temporaires dans l'horaire de service. Cette nouvelle procédure offre aux demandeurs de capacité d'infrastructure la possibilité de tenir compte ou non des restrictions de capacité incluses dans l'horaire de service.

Dans cet avis, ART traitera à la fois les principes fondamentaux de la procédure actuelle et ceux de la nouvelle procédure proposée.

## 2. Base juridique

Conformément à l'article 63, § 1er, de la loi du 30 août 2013 portant Code ferroviaire - ci-après le Code ferroviaire -, l'organe de contrôle émet des avis dans le cadre de sa mission consultative.

L'article 27, paragraphe 2, point e), du Code ferroviaire stipule que le gestionnaire de l'infrastructure peut demander l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité des règles d'attribution spécifiques avec les dispositions du code ferroviaire et ses décisions d'exécution.

## 3. Analyse

### a. Contexte

La décision déléguée (UE) 2017/2075 de la Commission du 4 septembre 2017 remplaçant l'annexe VII de la directive 2012/34/UE – ci-après dénommée « annexe VII » – impose aux gestionnaires d'infrastructure de publier en temps utile les restrictions temporaires de capacité afin que les candidats puissent adapter leurs activités et leurs besoins de transport à la capacité d'infrastructure limitée. Si les informations relatives aux restrictions de capacité prévues sont déjà publiées au début de la période de demande d'inscription de capacité dans l'horaire de service annuel, les sillons ferroviaires déjà attribués devraient être moins susceptibles d'être réorganisés. À cette fin, l'annexe VII prévoit certaines règles de publication et de consultation, qui varient en fonction de l'impact des restrictions de capacité temporaires.

Dans ce cadre, le gestionnaire de l'infrastructure publie chaque année une liste des restrictions de capacité et organise des réunions de consultation avec les entreprises ferroviaires afin de les informer en temps utile des travaux importants sur le réseau ferroviaire. Ces restrictions de capacité importantes sont celles qui sont classées par

l'annexe VII comme (I) restrictions de capacité major et high et (II) restrictions de capacité moyennes pour lesquelles aucune alternative ne peut être proposée. Lorsque le présent avis fait référence à des restrictions de capacité, il s'agit donc de ces restrictions de capacité majeures, élevées et moyennes.

Au cours de ces réunions de concertation, il est également discuté quelles de ces restrictions de capacité seront intégrées dans l'horaire de service. Cela signifie qu'il existe actuellement deux types de restrictions de capacité : d'une part, les restrictions de capacité qui ne sont pas intégrées dans l'application informatique de demande de capacité (ROMAN) et, d'autre part, les restrictions de capacité qui y sont intégrées.

Le point 4.5 de la déclaration relative au réseau explique comment sont traitées les demandes de capacité qui coïncident avec les restrictions de capacité incluses dans l'horaire de service. Dans sa demande d'avis, le gestionnaire de l'infrastructure a proposé une nouvelle procédure pour ces cas. La procédure actuelle et la nouvelle procédure proposée sont examinées plus en détail ci-dessous.

## b. Procédure actuelle

### i. *Contraintes de capacité non intégrées (point 2.1.1. demande d'avis)*

#### *Description de la procédure*

Pour les restrictions de capacité qui ne sont pas incluses dans l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure laisse au demandeur le choix de tenir compte ou non de ces restrictions dans sa demande de capacité.

Si la demande est en conflit avec la restriction de capacité, le gestionnaire de l'infrastructure attribuera la capacité s'il est certain qu'il y a suffisamment de capacité disponible pour proposer un itinéraire alternatif au moment de l'attribution définitive du sillon (au plus tard 28 jours avant la circulation).

Si le gestionnaire de l'infrastructure estime que la capacité disponible est insuffisante pour proposer un autre itinéraire, la capacité sera attribuée dans l'offre finale et ce, au prorata, conformément au point 4.3.2.3 du document de référence du réseau.

#### *Conclusions de ART*

Tout d'abord, ART constate que la procédure prévue au point 4.5 du document de référence du réseau ne correspond pas tout à fait à la procédure présentée par le gestionnaire de l'infrastructure dans sa demande d'avis. Ainsi, le document de référence du réseau ne mentionne pas que le candidat a le choix de tenir compte ou non de la

limitation de capacité. ART renvoie également à l'analyse de la nouvelle procédure ci-dessous, plus précisément à la constatation qu'il s'agit de deux processus distincts.

#### *Attribution conditionnelle de capacité ?*

En outre, ART s'interroge sur cette procédure en ce qui concerne les restrictions de capacité non intégrées. La remarque la plus importante à cet égard est que le gestionnaire de l'infrastructure semble attribuer une capacité qui n'est peut-être pas disponible.

En effet, le texte de la demande d'avis stipule : « Si le candidat introduit sa demande de NPR<sup>1</sup> sur l'infrastructure en travaux, Infrabel lui attribue le sillon à la final offer sur l'infrastructure en travaux – même s'il s'agit d'une coupure totale de ligne –, mais uniquement si Infrabel est sûre de disposer de suffisamment de capacité pour ensuite allouer le sillon sur un itinéraire alternatif le cas échéant, au moment de l'attribution définitive du sillon (au plus tard 28 jours avant la circulation) ».

Sur la base de ce texte, il n'est pas clair quelle capacité est attribuée, comment elle est attribuée et comment il est déterminé si elle est/sera disponible. ART se demande également s'il est possible, dans la pratique, d'avoir la certitude absolue qu'il y aura suffisamment de capacité.

En outre, le texte stipule que la capacité sera **définitivement** attribuée au plus tard 28 jours avant la circulation. Dans sa décision D-2020-01-S<sup>2</sup>, ART a constaté que l'attribution conditionnelle de capacité en cas de travaux (appelée NPR\*) était contraire à l'article 33 du Code ferroviaire. Si la capacité n'est attribuée définitivement que 28 jours à l'avance, cela ressemble également à une forme d'attribution conditionnelle.

En outre, ART renvoie également à l'article 28 du Code ferroviaire, qui stipule que le gestionnaire de l'infrastructure attribue les capacités disponibles de manière efficace et optimale et qu'il est en mesure de communiquer à tout moment à chaque partie intéressée les capacités encore disponibles. Si toutes les capacités ne sont pas définitivement attribuées au moment de la publication de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure ne peut pas dire avec certitude quelles sont les capacités encore disponibles. La manière de procéder du gestionnaire de l'infrastructure dans cette procédure semble donc contraire à cette disposition du Code ferroviaire.

#### *Article 37 du Code ferroviaire*

En outre, cette procédure semble également contraire à l'article 37 du Code ferroviaire, qui stipule que les restrictions de capacité prennent la forme d'une demande de capacité

---

<sup>1</sup> NPR : New Path Request

<sup>2</sup> [D-2020-01-S concernant les mesures conservatoires dans le cadre de la mission de contrôle de l'attribution des capacités pour l'horaire de service 2020 - Regul.be](#)

soumise à titre de réservation lors de la préparation de l'horaire de service. Cela signifie que lorsqu'une demande est en conflit avec ces restrictions de capacité, le gestionnaire de l'infrastructure doit, conformément à l'article 40 du Code ferroviaire, élaborer la solution la plus appropriée par le biais d'une procédure de coordination. Il lui appartient donc, à ce stade, de proposer une alternative au demandeur dont la demande de capacité est en conflit avec la restriction temporaire de capacité. De cette manière, le demandeur a également la possibilité de formuler des observations au moment de la publication du projet d'horaire de service, conformément à l'article 35, paragraphe 2<sup>e</sup>), du code ferroviaire. Cette méthode garantit également que, lors de la publication de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure a déjà attribué les alternatives et peut donc également se conformer à l'article 28 du Code ferroviaire.

#### *Conflits sur l'itinéraire de déviation*

Enfin, ART se demande comment gérer les conflits éventuels qui surviennent lorsque (au cours de l'horaire) on procède à l'établissement des alternatives. La capacité nécessaire pour le détournement des sillons ferroviaires demandée dans le NPR est-elle bloquée de manière à ce qu'aucune demande LPR ou Ad Hoc ne se voie attribuer cette capacité ? Et que se passe-t-il si plusieurs candidats ont besoin d'un détournement ? Une procédure de coordination est-elle alors mise en place ? Comment garantir l'égalité de traitement des candidats dans ce cas ? ART aurait souhaité obtenir plus de précisions à ce sujet.

#### *ii. TCR pour lequel la capacité est totalement indisponible (point 2.1.2.2. de la demande d'avis)*

Selon la procédure décrite au point 2.1.2.2. de la demande d'avis et au point 4.5 de la le document de référence du réseau, toute capacité demandée qui entre en conflit avec une restriction de capacité pour laquelle la capacité est totalement indisponible est refusée.

Toutefois, comme décrit ci-dessus, l'article 37 du Code ferroviaire exige que le gestionnaire de l'infrastructure, lors de l'établissement de l'horaire de service, considère les restrictions de capacité comme une demande de capacité. Cela signifie qu'une procédure de coordination doit être mise en place et qu'une alternative (si disponible) doit être proposée aux demandeurs et intégrée dans le projet d'horaire. ART estime également que cette méthode permet de déterminer avec certitude qu'il n'existe effectivement aucune alternative.

#### *iii. Conclusion sur la procédure actuelle*

ART estime que les procédures relatives aux contraintes de capacité non intégrées et aux contraintes de capacité pour lesquelles la capacité est totalement indisponible ne

semblent pas conformes aux dispositions du Code ferroviaire, en particulier aux articles 28, 33 et 37.

### **c. Nouvelle procédure proposée**

Dans sa demande d'avis, le gestionnaire de l'infrastructure indique que la nouvelle procédure est identique à la procédure actuelle, à l'exception d'une option facultative permettant au candidat de ne pas tenir compte de la restriction de capacité dans sa demande. ART constate toutefois qu'il existe une autre différence par rapport à la procédure actuelle, à savoir qu'il n'est plus fait de distinction entre les restrictions de capacité pour lesquelles la capacité est totalement indisponible et celles pour lesquelles la capacité est partiellement indisponible. En outre, deux « cas particuliers » sont créés, à savoir les « limitations de capacité moyennes sans alternative » et le cas de « suppression des limitations de capacité après l'offre finale ».

Enfin, ART remarque que le diagramme de la partie « processus d'allocation » de la nouvelle procédure proposée indique que l'attribution se fera dans le cadre du processus NPR. Cependant, cela ne correspond pas au texte écrit, qui mentionne toujours, pour les restrictions de capacité non intégrées, qu'une attribution définitive n'aura lieu qu'au cours de l'horaire.

#### *i. Contraintes de capacité non intégrées*

Sur la base du texte de la demande d'avis, la nouvelle procédure pour les restrictions de capacité non intégrées reste inchangée par rapport à la procédure actuelle. ART renvoie donc aux remarques formulées ci-dessus (dans la partie consacrée à la procédure actuelle) concernant cette procédure. Comme indiqué ci-dessus, il existe toutefois une incohérence entre le texte et l'organigramme, qui doit être clarifiée. Le texte stipule que la capacité est attribuée au plus tard 28 jours avant la circulation du train, mais selon l'organigramme, la capacité est approuvée dans le cadre du processus NPR.

#### *ii. Restrictions de capacité intégrées*

Pour les restrictions de capacité intégrées dans ROMAN, le gestionnaire de l'infrastructure fait la distinction entre les demandes de capacité qui sont directement demandées sur un itinéraire alternatif et celles qui sont demandées en conflit avec les travaux. Ces premières demandes de capacité, pour lesquelles une entreprise ferroviaire demande immédiatement une alternative, sont rendues possibles par les exigences de publication de l'annexe VII. Cette législation oblige en effet le gestionnaire de l'infrastructure à publier en temps utile les restrictions de capacité importantes afin que les entreprises ferroviaires puissent les anticiper.

Si elles veulent être sûres de disposer de capacités d'infrastructure pendant les restrictions de capacité, elles peuvent déjà demander elles-mêmes une alternative commercialement viable dans le cadre de la procédure NPR normale.

*Il ne s'agit pas d'une option facultative, mais de deux procédures distinctes*

ART tient à souligner que le gestionnaire de l'infrastructure parle ici d'une option facultative, mais selon ART, il s'agit en réalité de deux procédures distinctes. D'une part, la demande de capacité qui entre en conflit avec les restrictions de capacité (en d'autres termes, la procédure pour laquelle un avis est demandé) et, d'autre part, une demande NPR ordinaire.

Comme décrit ci-dessus, les entreprises ferroviaires, étant informées des restrictions de capacité prévues, ont la possibilité de sécuriser leurs besoins commerciaux et de demander immédiatement une alternative. Si elles décident de ne pas le faire, le gestionnaire de l'infrastructure doit, conformément à l'article 37 du code ferroviaire, toujours mener une procédure de coordination et proposer des alternatives.

ART estime que l'expression « option facultative » prête à confusion, car elle semble suggérer que la demande immédiate d'une alternative est la procédure normale et souhaitable. Les entreprises ferroviaires sont toutefois libres de décider elles-mêmes si elles souhaitent demander une alternative pour la période de restriction de capacité ou si elles préfèrent ne pas tenir compte de la restriction de capacité dans leur demande et se voir proposer une alternative (si disponible) via la procédure de coordination. Il semble approprié de clarifier également ce point dans le document de référence du réseau.

*Procédure pour les demandes de capacité qui coïncident avec des restrictions de capacité*

En ce qui concerne les demandes qui entrent en conflit avec une restriction de capacité, le gestionnaire de l'infrastructure proposera une alternative dans le draft offer, si la capacité est suffisante. Si aucune alternative n'est disponible (sur la capacité demandée ou un itinéraire de déviation), la capacité sera attribuée au prorata selon les principes énoncés au point 4.3.2.3 de la déclaration du réseau. ART estime que cette méthode est conforme à la législation en vigueur.

### *iii. Cas particuliers*

#### *Contraintes de capacité moyennes sans alternative*

Selon la demande d'avis, dans ces cas, toutes les demandes de capacité qui sont en conflit avec la limitation de capacité sont refusées, car le gestionnaire de l'infrastructure ne dispose pas d'alternative. ART se demande comment il est décidé qu'il n'existe pas d'alternative. Dans ce cas, la procédure prévue à l'article 37 du Code ferroviaire est-elle

suivie afin que cela puisse être officiellement établi par consultation avec les demandeurs ? Ou est-ce le gestionnaire de l'infrastructure lui-même qui décide qu'il n'y a pas d'alternative ?

ART estime que l'article 37 du Code ferroviaire doit également être respecté pour ces restrictions de capacité. En outre, ART souhaite que le gestionnaire de l'infrastructure apporte davantage de clarté sur cette procédure et sur la détermination de l'existence ou non d'une alternative.

#### *iv. Conclusion relative à la nouvelle procédure*

ART constate qu'il existe une différence entre le texte de la demande d'avis et le diagramme qui doit être clarifié. Le texte de la procédure relative aux contraintes de capacité non intégrées figurant dans la demande d'avis ne semble pas conforme aux dispositions du Code ferroviaire, plus précisément aux articles 28, 33 et 37.

En outre, ART estime qu'il s'agit ici de deux procédures distinctes et non d'une procédure souhaitable et d'une procédure facultative. L'entreprise ferroviaire doit déterminer elle-même si elle tient compte ou non des restrictions de capacité. Si elle le fait et demande immédiatement une alternative, la procédure NPR s'applique. Si elle ne le fait pas, le gestionnaire de l'infrastructure doit agir conformément à l'article 37 du Code ferroviaire.

Dans le cas particulier des restrictions de capacité moyennes sans alternative, il n'est pas clair si une procédure de coordination est également prévue. ART demande au gestionnaire de l'infrastructure de clarifier ce point.

#### 4. Avis

Compte tenu des remarques formulées ci-dessus, ART estime que les procédures du gestionnaire de l'infrastructure relatives au respect des restrictions de capacité dans l'horaire de service devraient être adaptées ou clarifiées comme suit :

En ce qui concerne la procédure actuelle :

- Aligner la procédure sur la législation, et plus particulièrement sur les articles 28, 33 et 37 du Code ferroviaire ;
- Fournir davantage d'explications sur la manière dont sont traités les éventuels conflits lors de l'attribution des alternatives au cours de l'horaire de service;
- Harmoniser la procédure appliquée et le texte du document de référence du réseau.

En ce qui concerne la nouvelle procédure :

- Mettre la procédure en conformité avec la législation, et plus particulièrement avec les articles 28, 33 et 37 du Code ferroviaire ;
- Résoudre l'incohérence entre le texte et l'organigramme de la nouvelle procédure;
- Préciser dans le document de référence du réseau qu'il ne s'agit pas de différentes options, mais de deux procédures distinctes dans lesquelles les entreprises ferroviaires ont elles-mêmes le choix de demander immédiatement une alternative via le NPR;
- Fournir davantage de précisions à ART concernant la procédure applicable aux restrictions de capacité moyennes sans alternative.

**Bruxelles, le 3 décembre 2025,**

**Pour l'Agence fédérale de régulation des transports,**

**Serge DRUGMAND**

**Président**

**Marc HINOUL**

**Directeur**