



Agence Fédérale de
Régulation du Transport

RAPPORT ANNUEL 2025



Boulevard du Jardin Botanique 50/72



www.regul.be



www.regul.be

1000 Bruxelles - Belgique

TABLE DES MATIÈRES

01

AVANT-PROPOS 03

02

L'ORGANISATION 08

- La transformation du régulateur 09
 - Les missions de l'Agence 10
 - Les compétences 11
 - Les ressources de l'Agence 16
-

03

L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL 22

- Les tarifs 23
 - La licence d'exploitation 24
 - La qualité de l'exploitation 26
-

04

LE TRANSPORT FERROVIAIRE 28

- L'accès au réseau 29
- Les redevances ferroviaires 31
- Les capacités d'infrastructure 34

04

INSTALLATIONS DE SERVICE 37

05

L'ANALYSE DES MARCHÉS 40

06

COOPÉRATION AVEC LES PARTIES PRENANTES 44

07

SOMMAIRE DES AVIS ET DES DÉCISIONS 54

01

AVANT- PROPOS

01



02



03



04



05



06



07



AVANT-PROPOS

L'année 2025 représente pour le secteur ferroviaire belge une année contrastée, caractérisée par une légère progression de la fréquentation des trains, une amélioration de la ponctualité et la poursuite des investissements dans la modernisation du réseau et du matériel roulant. Parallèlement, le transport aérien a poursuivi sa dynamique de croissance autour de Brussels Airport. En 2025, l'aéroport a enregistré plus de 24 millions de passagers, confirmant le redressement du secteur après les années de perturbations internationales.



SERGE DRUGMAND
Président

Cette progression s'est accompagnée d'un renforcement du nombre de destinations et d'une hausse significative du fret aérien, confirmant ainsi le rôle de Bruxelles-National comme porte d'entrée de la Belgique. Si ces évolutions témoignent d'une dynamique encourageante, elles s'inscrivent néanmoins dans un contexte international incertain où le secteur du transport conserve une importance stratégique majeure.

À l'heure où les nouvelles habitudes de mobilité, les enjeux climatiques ou encore la transformation numérique redéfinissent les besoins des citoyens et des entreprises, les secteurs ferroviaire et aérien traversent une phase d'évolution, caractérisée à la fois par des progrès significatifs et de nombreux défis structurels. Cette réalité s'inscrit dans un contexte international instable, marqué notamment par les tensions sur les échanges mondiaux et la hausse des coûts de l'énergie, auxquels le secteur du transport n'échappe pas. Le retour des enjeux liés au transport militaire illustre cette évolution. Longtemps absent des priorités politiques, ce sujet réapparaît aujourd'hui dans un contexte marqué par de nouveaux risques et par la nécessité de renforcer la résilience des réseaux de transport. Dès lors, la question des futurs investissements qui devront répondre à ces besoins « nouveaux » se pose. Faut-il renforcer les ouvrages d'art, augmenter le gabarit de certains axes, renforcer les connexions portuaires ? Ces enjeux soulèvent également la question du financement des adaptations nécessaires et de leur impact notamment sur le coût des redevances pour les entreprises ou les capacités disponibles. Le renforcement des infrastructures suppose dès lors de définir des priorités claires, de faire des choix et d'accepter que tous les objectifs ne puissent être poursuivis simultanément.

Comme on peut le constater, les choix liés au développement futur des services de transport sont à la fois vastes, sensibles et complexes. Cette complexité est encore renforcée par les évolutions technologiques et les enjeux d'innovation, qui influencent désormais profondément les activités opérationnelles et les modèles économiques des opérateurs de transport.

Dans le secteur ferroviaire, l'automatisation progressive de la gestion du trafic, l'intelligence artificielle appliquée à la maintenance prédictive, les systèmes de signalisation intelligents et l'amélioration du système d'attribution des capacités du réseau devraient permettre d'augmenter la fréquence des trains tout en optimisant l'utilisation de l'infrastructure. En Belgique, le défi technologique se concrétise notamment par le déploiement de l'ETCS, devenu depuis décembre 2025 le système de sécurité opérationnel sur la quasi-totalité du réseau ferroviaire belge. Cette technologie constituera à terme une condition d'accès au réseau et représente un investissement important tant pour l'État fédéral que pour les entreprises ferroviaires. Au-delà des enjeux de sécurité, ce déploiement doit permettre d'améliorer la robustesse du réseau, la gestion des capacités et l'interopérabilité avec les réseaux voisins, tout en renforçant l'attractivité et la compétitivité du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport. Pour la Belgique, le déploiement de l'ETCS au sein du réseau a fait l'objet d'un financement spécifique par l'État fédéral. Il est donc à espérer que cela n'impacte pas directement le niveau des redevances ferroviaires, tout en garantissant une amélioration de la sécurité du trafic.

Pour le secteur aérien, l'innovation technologique jouera également un rôle déterminant. Ainsi, le contrôle biométrique[1], la généralisation des SAF[2], l'électrification et l'automatisation des opérations au sol et la digitalisation avancée du traitement des bagages devraient progressivement transformer le fonctionnement des aéroports européens. Ces évolutions influenceront directement les coûts d'exploitation de l'exploitant aéroportuaire, des compagnies aériennes, les taxes environnementales et, à terme, probablement la « redevance passager » et par conséquent le prix des billets d'avion.

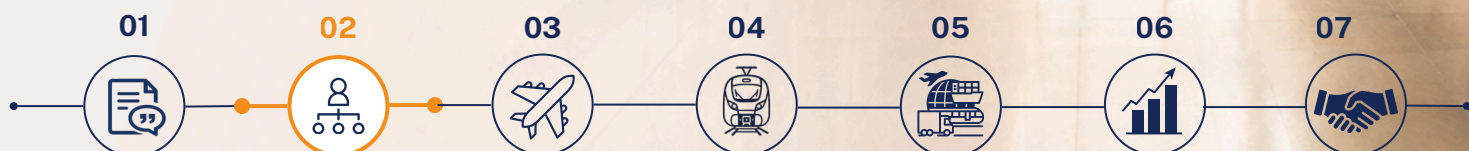
[1] Le contrôle biométrique fait référence aux technologies permettant d'identifier les individus à partir de leurs caractéristiques physiques ou comportementales.

[2] Sustainable Aviation Fuel.

Dans ce contexte, quelles sont les perspectives pour la régulation économique du transport ? Si l'exercice de prospective reste par nature incertain, les tendances actuelles laissent entrevoir une régulation de plus en plus influencée par l'intelligence artificielle, la performance environnementale, les plateformes numériques de mobilité ou encore les mécanismes de tarification dynamique. Ces évolutions redéfinissent les enjeux du secteur et s'inscrivent dans la création, le 20 mars 2025, de l'Agence fédérale de Régulation du Transport. Cette transformation constitue une étape majeure, en permettant la mise en œuvre complète des compétences confiées par le législateur mais surtout d'agir, de conseiller et de décider en intégrant la donnée comme moteur de la nouvelle régulation du transport en Belgique. À cet égard, l'Agence entend anticiper ces évolutions, étroitement liées à la digitalisation croissante des activités opérationnelles et de gestion. Dans ce cadre, le régulateur poursuit le développement de plusieurs projets ambitieux, dont celui du suivi des marchés, surnommé « M²-ART ». Dans un secteur de plus en plus numérisé, il est essentiel de pouvoir anticiper ces enjeux, les données étant désormais au cœur du fonctionnement des services de transport.

02

L'ORGANISATION



LA TRANSFORMATION DU RÉGULATEUR

L'Agence fédérale de Régulation du Transport, ci-après « l'Agence », assure la régulation économique du secteur ferroviaire et de l'aéroport de Bruxelles-National. Depuis le 20 mars 2025^[3], l'Agence est devenue une instance fédérale indépendante disposant d'une personnalité juridique propre.

Cette modification intervient dans le cadre de l'obligation européenne de donner au régulateur toute l'autonomie requise dans le cadre de ses diverses missions ainsi que de garantir son indépendance par rapport aux acteurs des marchés régulés.



Les arrêtés d'exécution fixant les règles spécifiques relatives au fonctionnement de l'Agence, telles que les règles de financement, le statut du personnel et le contrôle budgétaire, n'ont toutefois pas encore été intégralement approuvés en 2025 par le gouvernement. En collaboration avec le ministre de référence, les efforts se poursuivent afin d'adopter les mesures d'exécution nécessaires au bon fonctionnement de l'Agence et rendre le cadre légal effectif.

[3] En exécution 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, M.B. du 11 juin 2024.

LES MISSIONS DE L'AGENCE

De manière générale, le régulateur est en charge des missions suivantes :

LA SURVEILLANCE DES MARCHÉS

Au niveau fédéral, la régulation économique du transport en Belgique est avant tout un outil permettant de surveiller les différents marchés des services de transport ferroviaire et des activités aéroportuaires. Concrètement, la régulation économique du secteur du transport permet aux autorités publiques d'anticiper certains dysfonctionnements, mais surtout d'apporter une réponse impartiale à des perturbations ou des comportements préjudiciables dans le déploiement des services de transport libéralisés.



LA PROTECTION DES INTÉRÊTS DES USAGERS ET DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

L'Agence veille également au respect des droits de l'ensemble des acteurs et aux intérêts légitimes de toutes les entreprises 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.

LE CONSEIL

L'Agence a également pour mission de conseiller les autorités publiques quant à l'évolution du marché du transport ferroviaire et de l'aéroport de Bruxelles-National, ainsi que sur l'évolution de la réglementation.



LES COMPÉTENCES

Les deux domaines du secteur du transport dans lesquels l'Agence est active se caractérisent par un monopole naturel en matière de gestion de l'infrastructure. Toutefois, ses compétences varient fortement en fonction du secteur. Les compétences par secteur sont énumérées ci-après. La liste complète se trouve sur le site de l'Agence.

★ LES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Les principales compétences de l'Agence sont énumérées dans la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire.

- **Les missions de conseil**

L'Agence rend des avis motivés, formule des propositions et effectue des recherches et des études concernant le marché ferroviaire. En outre, il fournit au ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence ferroviaire, la tarification pour l'utilisation de l'infrastructure et l'attribution des capacités d'infrastructure ferroviaire. L'Agence 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, elle peut, à la demande des parties souhaitant conclure un accord-cadre, remettre un avis sur ce dernier.

- **Les missions de contrôle**

Une grande partie des missions de l'Agence consiste à superviser différents aspects du transport ferroviaire comme le document de référence du réseau, la convention de transport, les redevances, l'attribution des capacités, la concurrence sur le marché ferroviaire, la séparation comptable au sein de certaines activités ou encore l'accès non discriminatoire aux services ferroviaires.

- **Le règlement administratif des litiges**

L'Agence statue, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat, par rapport aux litiges relatifs :

- à la répartition des capacités d'infrastructure ;
- à la mise en œuvre de la convention de transport conclue entre Infrabel et la SNCB ;
- au système d'amélioration des performances.

- **Le traitement des plaintes**

L'Agence statue, au moyen de décisions motivées, sur toute plainte écrite provenant d'une entreprise ferroviaire, d'un candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure dans le cadre d'une éventuelle discrimination, d'un traitement inéquitable ou de tout préjudice résultant d'une infraction :

- au document de référence du réseau ;
- aux règles relatives à l'attribution 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.

L'Agence peut, en matière de contentieux, prendre toutes les mesures nécessaires, y compris des mesures conservatoires et imposer des amendes administratives.

- **Les missions spécifiques**

Le Code ferroviaire prévoit également un certain nombre de missions spécifiques concernant notamment :

- 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 perturbations.



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 « Transformation »[4]. Ces missions ont été confirmées et complétées par l'arrêté royal « Licence »[5].

- **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 depuis lors soumise à la délivrance préalable d'une autorisation individuelle à durée indéterminée – la licence d'exploitation – qui comporte des obligations précises et des sanctions en cas d'infractions. Les obligations visées par la licence d'exploitation concernent notamment 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, l'Agence peut formuler une proposition d'acceptation ou de refus sur la base du dossier introduit par le candidat-exploitant. L'Agence veille à ce que l'exploitant respecte les conditions prévues par la licence. Dans ce cadre, elle peut mettre le titulaire de la licence en demeure si elle constate que celui-ci ne respecte pas la réglementation en vigueur ou les obligations découlant de la licence, les traités internationaux ou actes internationaux propres au domaine aéroportuaire. Il en va de même si la structure de gestion du titulaire de la licence ou sa situation administrative ou comptable présente des lacunes graves.

[4] Arrêté royal du 27/05/2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (BIAC) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires.

[5] Arrêté royal du 21/06/2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC.

Lorsque le contenu d'une licence d'exploitation doit être modifié, l'Agence rend un avis préliminaire. À titre d'exemple, un changement significatif dans la structure de l'actionnariat constitue l'une des modifications substantielles possibles. Dans ce cadre, l'Agence est chargée de contrôler si les conditions de la licence ne sont pas modifiées et, le cas échéant, de vérifier si les conditions sont bel et bien remplies par le nouvel actionnariat.

- **La qualité des services**

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 de qualité de certains services prévus par la licence. Ces accords doivent être soumis à l'approbation de l'Agence, qui peut les approuver ou les modifier.

Le titulaire de la licence établit des chartes garantissant la qualité des services fournis aux usagers et aux passagers. L'Agence approuve ces chartes et/ou sollicite, le cas échéant, leurs modifications.

- **Les tarifs**

La redevance aéroportuaire constitue une rétribution pour l'utilisation des installations aéroportuaires et pour les services délivrés par le détenteur de la licence aéroportuaire. Les activités fournies par l'exploitant dans ce cadre concernent principalement :

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

Ces missions sont dénommées « activités régulées » dans la mesure où les tarifs qui rémunèrent l'exploitant sont soumis à la surveillance de l'Agence.

Le système tarifaire portant sur les services régulés doit être établi après une consultation des usagers. Il doit refléter les coûts, prévoir une marge bénéficiaire raisonnable garantissant le développement de l'aéroport et permettre l'alignement des tarifs sur ceux en vigueur dans les aéroports de référence. L'Agence participe à ces consultations en tant qu'organe observateur. Tout usager de l'aéroport de Bruxelles-National peut au terme de ces consultations déposer une plainte auprès de l'Agence contre la proposition tarifaire faite par l'exploitant de l'aéroport. En cas de plainte, l'Agence décide soit :

- d'imposer une nouvelle période de consultation ;
- d'apporter des modifications à la formule de contrôle tarifaire et au système tarifaire ;
- d'imposer un système tarifaire et une formule de contrôle ;
- ou de confirmer la proposition tarifaire.



LES RESSOURCES DE L'AGENCE

✦ LES RESSOURCES FINANCIÈRES

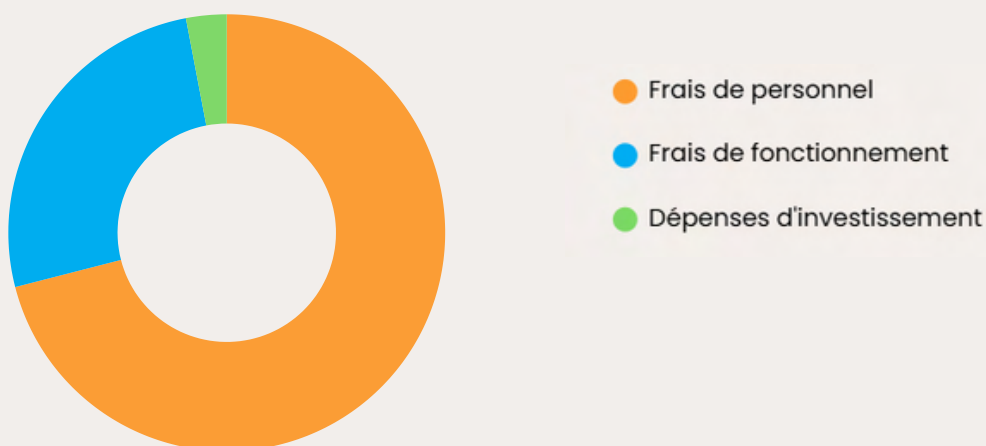
L'Agence ne bénéficie d'aucune dotation publique et est entièrement financée par les contributions des deux secteurs régulés. Les exploitants des infrastructures régulées, à savoir Brussels Airport Company[6] pour l'aéroport de Bruxelles-National et Infrabel pour le réseau ferroviaire belge, participent chacun à hauteur de 30 % de ces contributions. Les 70 % restants sont pris en charge par les entreprises ferroviaires et les compagnies aériennes.

L'Agence ayant été créée le 20 mars 2025, ses recettes en 2025 ne s'élevaient qu'à 9/12 du montant normal prévu par la réglementation, soit 1 590 884,25 €.

En tant que successeur du Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, désormais dissous, le solde du fonds budgétaire de ce dernier sera versé à l'Agence. Ainsi, en 2025, l'Agence a reçu une première tranche de 735 000 €. Le montant restant du fonds budgétaire devrait être versé dans le courant de l'année 2026.

[6] Ci-après « BAC ».

Les frais de fonctionnement de l'Agence représentent 26 % du budget total. Comme pour de nombreuses autorités publiques, le poste de dépenses le plus important est celui des frais de personnel (71 %). Les dépenses d'investissement représentent quant à elles 3 % des recettes.



Les résultats financiers de l'Agence pour l'année 2025 se présentent comme suit :

Résultats financiers ART - 2025			
RECETTES	euro	DEPENSES	euro
		Coûts de personnel	
Contribution secteur aéroportuaire	€ 254.541,48	Salaires	€ 764.987,44
		Allocations, primes et indemnités	€ 114.762,94
Contribution secteur ferroviaire	€ 1.336.342,77	Cotisations sociales et pensions	€ 198.482,43
		Rémunérations en nature	€ 15.894,96
		Coûts de fonctionnement	
		Frais d'entretien	€ 2.421,21
		Assurances	€ 2.624,22
		Informatique	€ 79.722,48
		Loyer et charges	€ 21.850,00
		Emoluments	€ 255.357,81
		Services publics de support (Empreva, Medex, etc.)	€ 4.137,21
		Fonctionnement général	€ 18.343,21
		Formation	€ 9.166,63
		Missions à l'étranger	€ 7.122,05
		Dépenses d'investissement	
		Véhicules	€ 43.733,01
		Informatique	€ 2.923,63
TOTAL	€ 1.590.884,25	TOTAL	€ 1.541.529,23
Reçu du Fonds budgétaire 33-8	€ 735.000,00		
TOTAL GÉNÉRAL	€ 2.325.884,25	SOLDE FINAL	€ 784.355,02

★ LE PERSONNEL

Au 31 décembre 2025, le personnel de l'Agence était constitué de 12 ETP et se composait de :

- 3 collaborateurs administratifs ;
- 7 experts ;
- 2 membres du comité de direction.

En 2025, l'Agence a connu quelques départs parmi son personnel et plus précisément de deux collaborateurs administratifs et d'un expert.

L'Agence termine donc l'année 2025 avec 9 collaborateurs. Les chiffres clés relatifs au personnel sont repris dans le graphique ci-dessous.

ART	
Membres du personnel	Équivalent temps plein
9	9
NEERLANOPHONES	
4	4
FRANCOPHONES	
5	5

ART	
Membres du personnel	Équivalent temps plein
9	9
NIVEAU A	
8	8
NIVEAU B	
-	-
NIVEAU C	
1	1
NIVEAU D	
-	-

ART	
Membres du personnel	Équivalent temps plein
9	9
HOMME	
4	4
FEMME	
5	5

★ LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN STRATÉGIQUE TRIENNAL ET DU PLAN DE TRAVAIL ANNUEL

La loi portant création de l'Agence prévoit que les dirigeants de l'ancien Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National assument provisoirement les fonctions de membres du comité de direction de l'Agence, jusqu'à la nomination d'un comité de direction définitif.

Compte tenu de cette situation temporaire, le comité de direction de l'Agence a décidé de poursuivre la mise en œuvre du plan de gestion et d'exploitation de l'ancien Service de Régulation.

Dans un environnement de transition, le Comité de direction s'est efforcé d'assurer la continuité des activités tout en organisant et développant les activités opérationnelles nécessaires à la mise en œuvre de l'autonomie décidée par le législateur.

Dans ce contexte, les objectifs stratégiques et opérationnels de l'Agence peuvent être résumés comme suit :



La réalisation de ces objectifs s'effectue à travers 17 projets. Parmi les projets les plus significatifs, nous pouvons identifier pour 2025 :

- la mise en place d'un statut du personnel moderne (P02) : les discussions avec le ministre de référence sont en cours. Dans la meilleure des hypothèses, la fin de ce projet devrait avoir lieu en 2026 ;
- le recrutement de nouveaux collaborateurs (P03) : fin 2025, la procédure de recrutement d'un(e) expert(e) (market monitoring) et d'un(e) Office Manager a été finalisée, avec une entrée en service prévue en 2026 ;
- au titre du développement des relations avec les parties prenantes (P04), l'Agence a en 2025 :
 - participé activement au comité des utilisateurs du transport ferroviaire de marchandises ;
 - pris part à une concertation avec le think tank CERRE (Centre on Regulation in Europe). Une adhésion sera envisagée en 2026 ;

- la mise en œuvre à brève échéance d'un réseau/une plateforme fiable et accessible (P10). L'objectif étant la mise en place d'un environnement informatique propre, indépendant de celui du SPF Mobilité et Transport. Débuté en 2025, ce projet devrait s'achever en 2026 ;
- le projet M²-ART (P12) : le projet consiste à procéder à une refonte complète du système de suivi des marchés de transport. Ce projet comporte également la création d'une section « open data » accessible publiquement. Le recrutement de l'expert en analyse de données permettra de constituer une base de données robuste et fiable. Cette base de données permettra d'alimenter l'ensemble des analyses que le régulateur est amené à mettre en œuvre dans l'exercice de ses missions ;
- la gestion des processus (P14) : les missions essentielles font l'objet d'une analyse permanente et de la constitution d'une documentation basée pour l'essentiel sur des descriptions de processus.

La réalisation et l'avancement de l'ensemble des projets se présentent comme suit :

Objectif stratégique (OS 1) - Une organisation durable		
OS1	Statut juridique autonome	
	P01 - Mise en place d'un statut juridique propre	Fiche complétée
OS2	Statut du personnel moderne	
	P02 - Mise en place d'un nouveau statut du personnel	Fiche en exécution
OS3	Augmentation des effectifs	
	P03 - Recrutement de nouveaux collaborateurs	Fiche en exécution

Objectif stratégique (OS 2) - Renforcer le partenariat

OS4	Implication des parties prenantes	
	P04 - Mettre en place la gestion des parties prenantes	Fiche en exécution
OS5	Présence européenne	
	P05 - Participation à des groupes de travail	Fiche complétée
	P06 - Présidence de l'IRG-Rail	Fiche complétée
OS6	Communication	
	P07 - Renforcement de la présence sur divers canaux	Fiche reportée
	P08 - Contrôle qualité des publications	Fiche reportée
	P09 - Communication interne	Fiche complétée

Objectif stratégique (OS3) - Une organisation performante

OS7	ICT	
	P10 - Une plateforme/un réseau fiable et accessible	Fiche en exécution
	P11 - Mise en place d'un système de gestion documentaire	Fiche complétée
OS8	Connaissances	
	P12 - Observatoire des marchés	Fiche en exécution
	P13 - Formations internes	Fiche complétée
	P14 - Gestion des processus	Fiche en exécution
	P15 - Élaboration de lignes directrices relatives aux amendes administratives	Fiche reportée
OS9	Organisation du travail	
	P16 - Aménagement d'un espace de bureau	Fiche reportée
	P17 - Adaptation des conditions de travail (télétravail)	Fiche complétée

Comme nous pouvons le constater, ces projets couvrent à la fois les activités opérationnelles au travers de l'exercice des compétences du régulateur, et les projets portant sur le processus de sa transformation organisationnelle et institutionnelle. Il va de soi que dans cette dernière catégorie de projets, de nouvelles initiatives devront être prises dans les prochaines années, afin de donner au régulateur tous les moyens et ressources nécessaires à une régulation efficiente et utile.

03

L'AÉROPORT DE BRUXELLES- NATIONAL



01



02



03



04



05



06



07



LES TARIFS

En exécution de l'article 53bis de l'AR « Licence », BAC a organisé en 2025 une concertation annuelle avec l'ensemble des usagers au cours de laquelle des informations ont été échangées concernant le plan d'investissement d'une part et les tarifs en vigueur à compter du 1^{er} avril 2025 d'autre part.

L'Agence constate que les nouveaux tarifs unitaires sont conformes à la formule de contrôle tarifaire fixée par le régulateur en 2022.



LA LICENCE D'EXPLOITATION



LE RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE DE BAC

Le 22 juillet 2025, l'Agence fut saisie par BAC d'une demande d'avis relative au renouvellement de sa licence d'exploitation, dans la mesure où l'actionnariat existant envisageait de procéder à une opération de cession d'actifs qui pourrait déboucher vers un possible changement de contrôle de l'exploitant, au sens de l'arrêté royal du 27 mai 2004^[7].

L'analyse de l'Agence s'est articulée autour de deux axes principaux. La première a consisté à examiner s'il y avait dans le cas d'espèce, un changement de contrôle de BAC. Cette analyse a permis de conclure que la substitution d'un actionnaire exerçant un contrôle conjoint par une entité juridiquement distincte constitue un changement de contrôle indirect. Conformément à l'article 47, § 1 de l'AR « Transformation », ce changement de contrôle rend obligatoire le renouvellement de la licence d'exploitation.

À l'occasion de la seconde phase de l'analyse, le régulateur a vérifié si le candidat titulaire de la future licence remplissait toutes les conditions pour pouvoir assurer l'exercice de la licence d'exploitation. Cet examen a porté essentiellement sur la personnalité et la capacité de la nouvelle structure de contrôle de BAC et s'est notamment focalisé sur la vérification de l'honorabilité, de l'expérience professionnelle et des capacités financières du candidat.

[7] Arrêté royal relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (BIAC) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, publié au Moniteur Belge du 26 juin 2004, pp. 51750 et suivantes. Ci-après AR « Transformation ».

Au terme de cette analyse[8], l'Agence a estimé que la transaction envisagée n'affectait ni la continuité opérationnelle de BAC ni sa capacité à satisfaire aux exigences réglementaires applicables à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

✦ LES PLAINTES CONCERNANT L'OBLIGATION DE COLLABORATION ET DE COMMUNICATION ENTRE L'EXPLOITANT ET LE SERVICE DE MÉDIATION

Dans un contexte de plaintes multiples formulées par le Service de Médiation, l'Agence a procédé à la vérification d'éventuelles infractions aux prescrits des articles 35 et 36 de l'AR « Licence ». Dans sa décision D-2025-02-LA[9], l'Agence a considéré que :
Dans sa décision D-2025-02-LA, l'Agence a tiré les conclusions suivantes :

- l'exploitant aéroportuaire s'est conformé à l'article 36 de l'arrêté « Licence » en matière de communication des modifications de disponibilité des pistes qui fait l'objet d'une publication sur le site internet de BATC ;
- BAC ne s'est pas conformé aux prescrits de l'article 36 de l'arrêté « Licence » en ne répondant pas à toutes les demandes du Service de Médiation, qui impose une collaboration étroite entre les deux parties. À titre accessoire et afin d'améliorer la collaboration entre les deux parties, l'Agence a formulé une recommandation de conclusion d'un « Service Level Agreement » portant sur la collaboration entre les deux entités.

Le 13 août 2025, BAC a interjeté appel contre le point B de la décision de l'Agence devant la Cour des Marchés. Dans son arrêt du 17 décembre 2025, la Cour a décidé que ce point devait être annulé. La recommandation du SLA entre les deux parties reste toutefois valide.

[8] Avis A-2025-05-LA relatif à la demande de renouvellement de la licence d'exploitation par Brussels Airport Company.

[9] Décision D-2025-02-LA relative au respect, par Brussels Airport Company, de certaines obligations prévues par la licence d'exploitation.

LA QUALITÉ DE L'EXPLOITATION

★ LES SERVICES FOURNIS À L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

Le rapport de qualité que l'exploitant doit établir conformément aux termes prévus par la licence d'exploitation fait état du niveau de prestation de l'exploitant au regard des indicateurs fixés dans la charte. Le rapport de qualité compare également ces résultats avec ceux des aéroports de référence.

La satisfaction globale des passagers est supérieure à la norme établie, avec 97,9 %. La plupart des autres indicateurs de performance affichent également des résultats supérieurs à la norme définie.

Les services pour lesquels les passagers ont attribué une mauvaise note concernent la clarté du site web et les délais d'attente aux comptoirs d'enregistrement.



Certains objectifs n'ont pas toutefois pas été atteints, notamment en ce qui concerne :

- les délais d'attente des bagages entrants ;
- la disponibilité des équipements de chauffage et de ventilation ;
- les délais d'attente aux comptoirs d'enregistrement et aux contrôles de sécurité.

✦ LES CONSULTATIONS AVEC LES AUTRES INSTANCES

L'exploitation d'un aéroport comme celui de Bruxelles-National ne peut pas être réduit à une simple activité commerciale dans la mesure où le maintien et le développement d'une telle infrastructure constitue pour la Belgique un enjeu stratégique touchant plusieurs aspects tels que la mobilité, l'économie, la sécurité, l'environnement ou encore l'aménagement du territoire. Une concertation est donc nécessaire pour assurer la conformité réglementaire, la coordination des politiques publiques et l'équilibre entre développement économique et protection des intérêts collectifs. Il ressort du rapport produit par BAC en la matière qu'en 2024, l'exploitant aéroportuaire s'est concerté avec toutes les instances prévues dans la réglementation.

✦ LES PLAINTES RELATIVES AUX ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES

L'examen des plaintes formulées auprès de l'exploitant aéroportuaire montrent pour 2024 une légère augmentation du volume par rapport à l'année précédente^[10]. Les plaintes les plus nombreuses concernent les délais d'attente, la manutention des bagages et les compagnies aériennes. Il est à noter que la cause de certains de ces dysfonctionnements ne sont pas nécessairement imputables à l'exploitant aéroportuaire, comme c'est le cas pour la manutention des bagages qui implique d'autres agents comme les compagnies aériennes où les agents d'escale. À titre d'exemple, 45 % des dysfonctionnements faisant l'objet d'une plainte concernant les bagages trouvent, selon l'exploitant aéroportuaire, leur cause auprès des agents d'escale ou des compagnies aériennes. Pour les délais d'attente, ce chiffre atteindrait les 75 % à charge des contrôles aux frontières.

[10] 3800 en 2024 contre 3248 plaintes en 2023.

04

LE TRANSPORT FERROVIAIRE



01



02



03



04



05



06



07



L'ACCÈS AU RÉSEAU

LE DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU DE 2027

Le document de référence du réseau désigne le document établi et publié par le gestionnaire de l'infrastructure qui comprend toute l'information et les procédures associées à l'utilisation du réseau ferroviaire belge. Dans le cadre de la consultation annuelle de ce document revu chaque année, l'Agence a formulé une série de remarques afin de se conformer au cadre légal, mais a aussi souhaité que certaines informations soient plus accessibles et plus claires. Les observations du régulateur concernant ce projet figurent dans l'avis A-2025-3-SC. Cet avis couvre un large éventail de sujets allant des infrastructures spécialisées aux « New Path Requests »^[11] ou encore aux attributions de capacités.



L'ATTRIBUTION DES CAPACITÉS D'INFRASTRUCTURE

Le 29 juillet 2025, l'Agence a reçu une demande d'avis de la part de la Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales de la Chambre des représentants. Cette demande d'avis portait sur une proposition de résolution relative à l'adaptation des règles de priorité en matière de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire belge en ce qui concerne le transport de voyageurs.

Dans son avis A-2025-02-S, le régulateur a analysé le fond de cette proposition de résolution et a examiné les conditions dans lesquelles une éventuelle modification des règles de priorité pourrait intervenir. Il a notamment été souligné qu'une modification des priorités exigeait un équilibre entre les intérêts des différents types de transport ferroviaire sur le marché belge.

[11] Les « New Path Requests » désignent les demandes de capacité qui sont formulées en dehors des délais impartis pour l'horaire de service.

★ LES NOUVEAUX SERVICES FERROVIAIRES

Lorsqu'un candidat envisage de mettre en service une nouvelle liaison ferroviaire pour le transport de voyageurs, il est tenu, dans certaines circonstances, d'en informer préalablement l'Agence. Un test d'équilibre économique[12], selon les circonstances, peut être sollicité par le ministre octroyant le contrat de service public, la SNCB ou le gestionnaire d'infrastructure afin de vérifier l'impact de cette nouvelle relation sur la mise en œuvre des missions de service public. En 2025, l'Agence a reçu trois notifications :

La SNCB a notifié un nouveau projet de relation ferroviaire de passagers devant circuler entre septembre et décembre 2026 entre Cologne et Anvers en passant par Liège, Louvain, Brussels Airport et Bruxelles ;

DB Fernverkehr a notifié un nouveau projet de relation ferroviaire de passagers devant circuler à partir de décembre 2026 entre Cologne et Anvers en passant par Liège, Louvain, Brussels Airport et Bruxelles ;

Leo Express a notifié un nouveau projet de relation ferroviaire de passagers devant circuler à partir du 13 décembre 2026 entre Bratislava et Ostende en passant par Liège, Louvain, Bruxelles, Gand-Saint-Pierre et Bruges.

Aucune des parties concernées n'ayant demandé un test d'équilibre économique, les trois candidats se sont vu accorder l'accès au réseau belge pour exploiter ces services de transport de voyageurs.

[12] Le test d'équilibre économique désigne le mécanisme prévu par le droit de l'Union européenne pour concilier une ouverture des marchés de services de transport ferroviaire avec une certaine viabilité des services publics ferroviaires. La mise en œuvre de ce test relève des missions des régulateurs de chaque État membre.

LES REDEVANCES

✦ LE SYSTÈME D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES 2027

À la demande d'Infrabel, l'Agence a rendu un avis[13] concernant le projet de système d'amélioration des performances pour 2027. Les modifications proposées par le gestionnaire de l'infrastructure concernaient les fondements du système, notamment :

- les minutes de retard imputées ;
- la méthode de calcul de la valeur du retard ;
- la période de calcul et le plafonnement des prestations visées.

✦ LE SYSTÈME D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES 2020-2022 : LE RECOURS DU GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE

Le 20 novembre 2024, l'État belge et le régulateur ont été assignés par le gestionnaire de l'infrastructure devant la Cour des marchés dans le cadre de la décision D-2024-05-S relative à la mise en œuvre des régimes de performance pour les années 2020, 2021 et 2022. Le 3 septembre 2025, la Cour des marchés a rendu un arrêt dans lequel les deux parties ont été partiellement déboutées. Cet arrêt a été rendu à l'encontre de l'État belge, la demande introduite contre le Service de Régulation ayant été déclarée irrecevable en raison de l'absence de personnalité juridique.

[13] Avis A-2025-04.

★ LE RECOURS D'INFRABEL CONTRE L'AVIS RELATIF À L'AUGMENTATION DES TARIFS POUR LE SEGMENT HST

Le 24 décembre 2024, Infrabel a interjeté appel devant la Cour des marchés contre l'avis A-2024-03-S relatif à l'augmentation des tarifs pour le segment HST. Le 3 septembre 2025, la Cour des marchés s'est prononcée en considérant que le recours d'Infrabel était irrecevable. Le gestionnaire de l'infrastructure n'a pas introduit de pourvoi en cassation contre cet arrêt.

★ L'AVIS A-2025-02-C CONCERNANT L'EXIGIBILITÉ DE LA REDEVANCE FERROVIAIRE ASSOCIÉE À L'INFRASTRUCTURE DIABOLO

Le gestionnaire de l'infrastructure a sollicité l'avis du régulateur quant à l'exigibilité de la redevance ferroviaire spécifique due en cas de fréquentation de l'infrastructure Diabolo^[14]. Cette demande s'inscrit dans le contexte de l'annonce par une entreprise ferroviaire de son intention d'exploiter un nouveau service international de transport de voyageurs reliant Groningen à Paris-Nord, avec plusieurs arrêts en Belgique, dont la gare de l'aéroport de Bruxelles-National, et la possibilité d'exercer des activités de cabotage sur le territoire belge.

L'analyse de l'Agence a porté pour l'essentiel sur la portée de l'obligation de participation financière au regard de la qualification de transport intérieur et de transport international de voyageurs.

[14] Le Diabolo désigne l'infrastructure assurant un désenclavement ferroviaire de Brussels Airport. La ligne ferroviaire et le tunnel sous l'aéroport offrent un accès au réseau à grande vitesse qui dessert Paris, Amsterdam et Cologne et permettent également une liaison plus rapide avec Malines et Anvers.

Au terme de son analyse, l'Agence a considéré que, dans l'état actuel de la réglementation, la contribution des entreprises ferroviaires prévue à l'article 15, § 1 de la loi du 30 avril 2007[15] ne s'applique qu'aux entreprises ferroviaires utilisant l'infrastructure ferroviaire pour le transport intérieur de voyageurs, entendu comme un service dans le cadre duquel le train ne franchit pas la frontière d'un État membre.

Dès lors, un service de transport international de voyageurs tel que celui envisagé ne relève pas de cette qualification et n'entraîne pas l'obligation de s'acquitter de la contribution annuelle des entreprises ferroviaires et ce, même lorsqu'il dessert la gare de l'aéroport de Bruxelles-National. L'Agence constate toutefois que ce cadre juridique pourrait, dans certaines configurations, soulever des questions d'égalité de traitement entre opérateurs, ce qui pourrait justifier une réflexion ultérieure sur une éventuelle adaptation législative.

[15] Loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer, M.B. du 25 mai 2007.



LES CAPACITÉS

✦ L'AVIS CONCERNANT LES RESTRICTIONS DE CAPACITÉS TEMPORAIRES

Les restrictions de capacités temporaires[16] désignent les limitations portant sur la capacité du réseau ferroviaire décidées par le gestionnaire d'infrastructure. Ces limitations sont le plus souvent décidées en raison de circonstances opérationnelles comme la mise en œuvre des travaux d'infrastructures. Ces restrictions sont planifiées à long terme et sont de nature à affecter les services de transport.

Dans le cadre de la gestion des capacités d'infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure a sollicité en 2025 l'avis de l'Agence concernant des adaptations au système existant et notamment l'intégration des restrictions temporaires de capacité dans l'horaire de service. Dans cet avis, le régulateur a déterminé que tant la nouvelle procédure proposée que celle actuellement appliquée par le gestionnaire d'infrastructure comporte des éléments non conformes à la réglementation. Il a donc été demandé à Infrabel d'adapter ces procédures afin de les rendre conformes à la loi.

[16] ou Temporary Capacity Restrictions (TCR) en anglais.



LE NOUVEAU CADRE LÉGISLATIF EUROPÉEN CONCERNANT LES ATTRIBUTIONS DES CAPACITÉS D'INFRASTRUCTURE

L'année 2025 sera marquée par l'aboutissement pour la Commission européenne de longues négociations entre les États membres visant à répondre aux défis liés à la capacité des infrastructures ferroviaires. Face à la hausse des coûts d'infrastructure, à la saturation croissante de certains axes et à la nécessité de mieux coordonner et optimiser les demandes des opérateurs ferroviaires, la Commission prévoit une refonte du cadre législatif harmonisant la gestion et le développement des capacités d'infrastructure.

L'accord dégagé à l'issue de longs trilogues devrait se concrétiser par l'adoption d'un règlement en 2026, qui reprendra les principes de l'accord politique. Parmi ceux-ci, de nouvelles compétences pour les régulateurs sont envisagées, ainsi qu'une refonte de la coopération au sein de l'European Network of Rail Regulatory Bodies. Dans le cadre de cette refonte, l'Agence participe de manière importante aux débats fixant les bases de la future coopération européenne.



AVIS CONCERNANT LA « RENONCIATION » À UN SILLON EN CAS DE SATURATION

L'article 43 du Code ferroviaire établit les priorités à fixer par le gestionnaire de l'infrastructure lors de l'attribution de sillons en cas de saturation de l'infrastructure. Cette disposition impose également au gestionnaire de l'infrastructure de tenir compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons. Ce dernier peut également, en cas de déclaration de saturation et sous certaines conditions, imposer aux candidats la renonciation à un sillon dont l'utilisation est insuffisante.

Afin de satisfaire à ces exigences, Infrabel a souhaité adapter l'annexe « B.4.2.1. Attribution des capacités en cas de saturation » reprise dans le document de référence du réseau. En novembre 2024, le gestionnaire de l'infrastructure a sollicité l'avis de l'Agence quant à la nouvelle proposition de texte. Cette proposition envisage d'appliquer des « seuils de taux d'utilisation » en cas de saturation lors de l'élaboration de l'horaire de service.

Dans son avis[17], l'Agence a constaté que la proposition de texte comportait encore certaines imprécisions. Il a donc été recommandé au gestionnaire de l'infrastructure de ne pas encore instaurer ces seuils dans le document de référence du réseau en vigueur.

[17] Avis A-2025-01-S.



05

INSTALLATIONS DE SERVICE

01



02



03



04



05



06



07





Une installation de services désigne un équipement, un espace ou des biens particuliers destinés à permettre la mise en œuvre de services de transport ferroviaire. À titre d'exemple, un terminal de marchandises, un faisceau pour le stationnement du matériel roulant ou encore une gare de voyageurs constituent des installations de service. Ces équipements sont régis par une réglementation spécifique qui veille notamment à garantir des conditions d'accès et des tarifs raisonnables. Dans son règlement d'exécution 2017/2177[18], la Commission européenne fixe les modalités de la procédure et les critères à respecter pour l'accès aux services devant être fournis dans ces installations de service.

[18] Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire.

✦ LE CONTRÔLE DES TARIFS DE LA BOSSE DE TRIAGE

En 2023, une mission de contrôle relative aux tarifs appliqués par Lineas pour les services fournis au sein de l' « installation de triage Anvers-Nord » a été lancée. Un premier rapport a été transmis à Lineas en 2024. À la suite de modifications apportées aux tarifs dans les conditions générales, un second rapport a été communiqué en 2025. Enfin, en juin 2025, l'Agence a pris une décision formelle[19] dans le cadre de cette mission de contrôle. Dans cette décision, le régulateur a indiqué les adaptations qui devaient être encore apportées aux tarifs en vue de les rendre conformes à la réglementation. Suite aux modifications apportées par l'exploitant, une nouvelle décision[20] a été transmise indiquant que plus aucun élément non conforme au Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution ne figurait dans la formule tarifaire.

✦ LE PROJET/L'ÉTUDE SUR LE PORT D'ANVERS EN TANT QU'INSTALLATION DE SERVICE

L'accord gouvernemental de 2025 stipule qu'Infrabel, afin de soutenir au maximum le « transfert modal », doit considérer les ports comme un grand ensemble d'installations de service, conformément au règlement européen 2017/2177. À cette fin, Infrabel a créé en 2025 un groupe de travail chargé d'examiner les moyens d'atteindre cet objectif. L'Agence participe à ce groupe de travail en tant qu'organe observateur. Le projet fait également l'objet d'une attention particulière au sein du comité des utilisateurs.

[19] Décision D-2025-01-S.

[20] Décision D-2025-02-S.

06

L'ANALYSE DES MARCHÉS

01



02



03



04



05



06



07



La régulation économique d'une industrie de réseau telle que le transport ferroviaire suppose une connaissance significative des échanges, des volumes et des voies par lesquels circulent les biens et les personnes. À cette fin, le régulateur dispose d'une compétence spécifique qui consiste à surveiller et analyser la situation et le développement des services de transport.

✦ LE PROJET M²-ART, UN NOUVEL OUTIL

La compétence relative à la supervision des marchés régulés requiert une connaissance approfondie et précise des chiffres liés à l'ensemble de ces activités. Dans cette perspective, le projet M²-ART de l'Agence vise à moderniser en profondeur le système existant de suivi des marchés. L'enjeu est majeur pour les secteurs de transport, puisqu'il permettra d'améliorer l'analyse des volumes d'activité et des performances des marchés régulés. Le projet se veut également ambitieux, car il implique le développement d'une approche davantage axée sur l'exploitation des données, au service des activités opérationnelles des transporteurs, des gestionnaires d'infrastructure et du régulateur.

✦ L'ANALYSE DES MARCHÉS AÉROPORTUAIRES

L'année 2025 a été marquée par des changements dans le format de publication du rapport de monitoring, et son contenu va encore être développé. Le rapport a été publié sur LinkedIn et sur le site de l'Agence sous forme de courts articles reprenant différentes thématiques relatives au marché aéroportuaire au cours de l'année 2024.

Cette évolution anticipe la mise en œuvre d'un outil de type « open data » disponible dans un futur proche sur le site du régulateur.

En ce qui concerne l'évolution des activités aéroportuaires, la reprise du secteur aérien s'est poursuivie à l'aéroport de Bruxelles-National, bien qu'elle soit moins marquée que dans les aéroports de taille similaire. La fréquentation de l'aéroport de Bruxelles-National a augmenté avec plus de 23.6 millions de passagers (+ 8 %) par rapport à 2023. Une augmentation similaire a également été observée dans les autres aéroports du pays. Les mouvements aériens ont également augmenté (+ 4 %), mais de manière moins importante que le nombre de passagers.

En ce qui concerne le fret aérien, contrairement à 2023, le volume de marchandises transportées est en hausse (+ 5 %). On observe également une augmentation du volume de marchandises à l'aéroport de Liège.

Au niveau des destinations, nous pouvons observer une tendance où les trois quarts des passagers qui fréquentent l'aéroport de Bruxelles-National ont pour destination l'Europe, tout comme l'année précédente. En outre, on observe une hausse significative des passagers voyageant vers ou en provenance de l'Afrique (3.2 millions contre 3 millions en 2023).

Quant aux redevances aéroportuaires perçues par BAC, celles-ci ont augmenté en 2024 à raison de 4.7 % par rapport à 2023.



L'ANALYSE DES MARCHÉS FERROVIAIRES

L'année 2025 a également marqué une évolution du monitoring ferroviaire, tant dans le format de publication du rapport que dans l'enrichissement de son contenu. Cette évolution a été possible grâce à la collaboration des entreprises ferroviaires qui ont fourni des informations complémentaires, ce qui a permis d'élargir le champ des rapports de monitoring. Ceux-ci ont été publiés sur LinkedIn et sur le site de l'Agence et couvrent différentes thématiques.

Les entreprises ferroviaires ont communiqué des informations sur les trains qu'elles ont opérés en prenant soin d'indiquer l'origine, la destination, le poids de chaque train et les types de wagons utilisés. Des informations ont également été fournies de la part des entreprises ferroviaires proposant des services internationaux, notamment sur les services qu'elles assurent en fournissant, pour chaque relation, l'évolution du nombre de passagers, le nombre de sièges proposés, etc.

Dans le secteur des voyageurs, le nombre de trains-kilomètres a augmenté de 2.5 % en 2024 par rapport à 2023. La part de marché de la SNCB a diminué de 96.2 % à 94 %. Le montant des redevances payées par les entreprises ferroviaires pour l'utilisation du réseau et calculé en euros par train-kilomètre a très légèrement augmenté en 2024.

En ce qui concerne le transport de marchandises, le nombre de trains-kilomètres a diminué de 1.2 % et le volume de tonnes-kilomètres a également reculé de 3.4 %. Ce chiffre baisse depuis 2021. Le montant des redevances calculé en euros par train-kilomètre a légèrement augmenté en 2024 par rapport à 2023. Sur le plan de la concurrence, l'ex-opérateur historique a vu sa part de marché diminuer une nouvelle fois. Elle est passée à 46.5 % en 2024.

07

COOPÉRATION AVEC LES PARTIES PRENANTES

01



02



03



04



05



06



07





LA COOPÉRATION AU NIVEAU NATIONAL

Au niveau national, l'Agence se concerta traditionnellement avec les acteurs institutionnels tels que le SPF Mobilité et Transport ou encore le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF). En 2025, des premiers échanges avec ces deux instances sont intervenus quant aux conséquences que suppose la mise en œuvre du projet visant à transformer le port d'Anvers en une seule et même installation de service. Compte tenu de l'impact de ce projet sur la sécurité, la politique générale en matière d'infrastructure ferroviaire ou les tarifs et les capacités d'infrastructure, les trois instances devraient sous la houlette du gouvernement fédéral poursuivre cette concertation en 2026.



LE COMITÉ DES UTILISATEURS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Alors que le transport ferroviaire de voyageurs dispose d'une instance de concertation depuis 1991[21], il aura fallu attendre 2022 pour assister à l'émergence d'une instance comparable en matière de transport ferroviaire de marchandises. Cette instance informelle fut envisagée dans le cadre du « plan marchandises » adopté par le gouvernement belge en septembre 2022. Cette structure de concertation rassemble les principaux acteurs du transport de marchandises tels les transporteurs, les chargeurs, l'industrie ou encore les acteurs institutionnels. L'Agence Fédérale de Régulation du transport participe activement à ce forum. En 2025, les actions du régulateur se sont principalement focalisées sur deux thématiques :

- le transport ferroviaire diffus ;
- la mise en œuvre du projet M²-ART.



LA COOPÉRATION AU SEIN DE L'UE



AÉROPORTUAIRE

- Thessaloki Forum



FERROVIAIRE

- ENRRB
- Les corridors de fret
- IRG-Rail

[21] Le Comité Consultatif des Voyageurs Ferroviaires (CCVF) a été institué par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Celui-ci n'est toutefois compétent que pour les questions relatives aux missions de service public.

✦ AÉROPORTUAIRE : THESSALONIKI FORUM

Le Thessaloniki Forum constitue la plateforme d'échange rassemblant les régulateurs aéroportuares de l'UE.

Le 30 juillet 2025, le rapport « Recommendations on consultancy and transparency » a été adopté en séance plénière. Le document formule des recommandations concernant le processus de consultation entre les aéroports et les compagnies aériennes prévu par la directive 2009/12/CE[22].

✦ FERROVIAIRE

- **European Network of Rail Regulatory Bodies[23]**

À l'occasion de la 28^{ème} réunion plénière d'ENRRB à Bruxelles, le régulateur a pris part aux échanges concernant :

- la procédure d'évaluation du règlement d'exécution 2017/2177 ;
- les actions prioritaires identifiés par la Commission européenne pour accélérer l'infrastructure et l'harmonisation du réseau à grande vitesse ;
- dans le cadre de l'adoption des nouvelles dispositions en matière de « Capacity Regulation », les régulateurs se sont accordés pour confier à un groupe de travail ad hoc, la mission de rédiger un projet fixant les nouvelles règles de procédure d'ENRRB.

[22] Directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuares.

[23] Ci-après « ENRRB ».

- Les corridors de fret

En exécution du règlement 913/2010, des corridors ferroviaires ont été mis en place au sein du réseau ferroviaire européen afin de rendre le transport de marchandises plus compétitif. Dans ce cadre, les régulateurs veillent à assurer :

- la surveillance de la concurrence au sein de chaque corridor ;
- l'accès non discriminatoire aux corridors ;
- la constitution d'un organe de recours en cas de contentieux entre les opérateurs ferroviaires.

Dans ce contexte, l'Agence a conclu un accord de coopération avec les autres autorités de régulation pour chaque corridor dans lequel elle est impliquée, avec les autres autorités de contrôle en charge de ces mêmes corridors.

L'année 2025 a été marquée par la fusion officielle du Corridor Rhin-Alpin (RFC RA) avec le Corridor Mer du Nord - Méditerranée (RFC NSM). Il a été renommé « Corridor Mer du Nord - Rhin - Méditerranée ». En outre, l'accent a été mis sur les nouvelles initiatives législatives qui pourraient avoir un impact significatif sur l'exploitation et le futur des corridors de fret, notamment en ce qui concerne la révision du règlement TEN-T et la refonte du cadre législatif relatif à la « Capacity Regulation »[24].

Dans le cadre de ses compétences, l'Agence a participé aux côtés d'autres régulateurs aux échanges avec le C-OSS (Corridor One Stop Shop)[25] de chaque corridor traversant le territoire belge.

[24] Cfr. supra.

[25] Le Corridor One Stop Shop désigne la mise en œuvre d'un système de guichet unique censé faciliter la gestion des capacités d'infrastructure du corridor.

- Independent Regulator's Group (IRG) - Rail[26]

Depuis décembre 2013, l'Agence est membre du IRG-Rail, qui rassemble les organismes de contrôle indépendants de 31 pays européens. Ce forum d'échange comporte six groupes de travail spécifiques.

En 2025, les activités des différents groupes de travail auxquels l'Agence a participé peuvent être résumées comme suit :

LE GROUPE DE TRAVAIL EMERGING LEGISLATIVE PROPOSALS

L'essentiel des échanges du groupe de travail Emerging Legislative Proposals ont porté sur les conséquences et les étapes à activer au sein d'ENRRB à la suite de l'adoption de l'accord concernant la refonte des textes relatifs à la « Capacity Regulation ». Le groupe de travail s'est efforcé d'anticiper et de recenser les enjeux sur lesquels les régulateurs devront se positionner pour assurer le bon fonctionnement de la plateforme d'échange.

LE GROUPE DE TRAVAIL CHARGES

Au sein d'IRG-Rail, le groupe de travail Charges dont la co-présidence est assurée par le régulateur belge a procédé à une première analyse concernant :

- les régimes de performance en Europe ;
- les « charging guidelines » publiées par la Commission Européenne.

→ Les régimes de performance en Europe

Le rapport rédigé par le groupe de travail consacré aux redevances a permis de mettre en lumière que la majorité des États membres disposent d'un régime de performance associant tant le gestionnaire de l'infrastructure que les entreprises ferroviaires. Cette enquête a également permis de constater que l'importance des pénalités imposées varient fortement d'un pays à l'autre. Enfin, dans la plupart des pays consultés, des seuils sont appliqués aux retards enregistrés et pris en compte.

[26] Ci-après « IRG-Rail ».

→ Les « charging guidelines »

En 2025, la Commission européenne a publié des recommandations[27] pour la fixation des redevances afin d'assurer une certaine cohérence dans l'établissement de celles-ci entre les États membres. Le groupe de travail Charges a présenté un rapport interne sur les conséquences pratiques de ces recommandations pour les pays membres.

Le groupe de travail Charges a également fait approuver, lors de la dernière réunion plénière d'IRG-Rail, son programme de travail pour 2026 dont le projet le plus important est de réaliser un rapport sur les services ferroviaires passagers en développement, comme les services de grande vitesse ou les trains de nuit. Ce projet s'étendra sur les années 2026 et 2027.

[27] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ%3AC_202502606#:~:text=Communication%20de%20la,C/2025/2545

LE GROUPE DE TRAVAIL CHARGES FOR SERVICE FACILITIES

Le groupe de travail Charges for Services Facilities a publié un rapport sur la problématique des installations de service des voies de garage de trains. Le rapport met en évidence que dans la moitié des pays membres, il n'y a pas assez de capacité de garage et que l'accès aux informations pour obtenir des capacités gagnerait à s'améliorer. Un usage non efficient des capacités conduit à une plus grande rareté des voies de garage.

LE GROUPE DE TRAVAIL ACCESS

Le groupe de travail Access a participé, dans le cours de l'année 2025, à des travaux relatifs :

- au projet « Timetable Redesign » qui vise à mieux optimiser l'utilisation des capacités d'infrastructure et assurer une meilleure flexibilité dans leur gestion ;
- au dialogue avec certaines parties prenantes (ex. RailNetEurope) ;
- au suivi des indicateurs de performance pour les corridors de fret ferroviaire.

LE GROUPE DE TRAVAIL ACCESS TO SERVICE FACILITIES

Le groupe de travail Access to Service Facilities a abordé les thématiques suivantes en 2025 :

- la situation quant à l'utilisation des voies de garage et l'accès à ces dernières en Europe ;
- l'intégration des « Service Facility Data » dans le registre RINF[28]. Cette discussion devrait se poursuivre durant l'année 2026.

[28] RNIF désigne le registre de l'infrastructure qui compile les informations concernant les caractéristiques et les capacités des points opérationnels et des tronçons de lignes appartenant au réseau ferroviaire.

LE GROUPE DE TRAVAIL MARKET MONITORING

Comme à l'accoutumée, le groupe de travail Market Monitoring a présenté son rapport dans le courant de l'année 2025. Ce rapport apporte une analyse des données de 2023.

Pour résumer, nous pouvons observer que pour le segment de marché des passagers, le rapport souligne, au niveau de l'offre de transport, une quasi-stabilité du nombre de trains-km pour l'ensemble de l'Europe[29]. En revanche, en ce qui concerne la demande de transport, on assiste pour la même année à une augmentation de 12 % des volumes. Quant aux redevances d'infrastructure, l'ensemble des gestionnaires d'infrastructure augmentent leurs recettes de 5 % alors que dans le même temps, les revenus globaux des entreprises ferroviaires augmentent de 9 %.

Le segment du transport de marchandises apparaît plus en retrait. On constate une baisse des trains-km au niveau européen de 6 % et des tonnes-km de 8 %, ce qui se traduit par une baisse globale des recettes de l'ordre de 5 % pour les gestionnaires d'infrastructure. En revanche, les revenus des entreprises ferroviaires de transport de marchandises augmentent de 5 %.

[29] +1 % par rapport à l'année précédente.

LE GROUPE DE TRAVAIL TASK FORCE MULTIMODALITY

Le groupe de travail Task Force Multimodality s'est consacré au suivi de la réflexion menée par la Commission européenne concernant la stratégie favorisant le développement de services de mobilité numérique multimodale, et notamment les enjeux relatifs à la réservation/billetterie numérique unique ainsi qu'aux droits des passagers dans les voyages multimodaux.

EN CONCLUSION

Au terme de cette année 2025, l'Agence poursuit sa mission au service d'un secteur des transports performant, transparent et accessible.

Les évolutions observées dans les marchés ferroviaires et aéroportuaires, les travaux menés au niveau national et européen ainsi que les projets engagés en matière de suivi des marchés témoignent d'un environnement en constante évolution.

Dans ce contexte, l'Agence continuera à accompagner ces transformations en veillant à promouvoir une concurrence équitable, un accès non discriminatoire aux infrastructures et une meilleure connaissance des marchés au bénéfice de l'ensemble des parties prenantes.

RAPPORT ANNUEL 2025

SOMMAIRE DES AVIS ET DÉCISIONS



AVIS

A-2025-01-S

Advies intrekking rijpaden bij overbelastverklaring

A-2025-02-C

Avis relatif à la qualification d'un service de train notamment au regard de la loi du 30 avril 2007

A-2025-02-S

Advies over het voorstel van resolutie betreffende de aanpassing van de prioriteitsregels inzake de verdeling van de Belgische spoorweginfrastructuurcapaciteiten voor wat het personenvervoer betreft

A-2025-03-C

Avis relatif au projet de document du réseau 2027

A-2025-04-S

Advies prestatieregeling 2027

A-2025-05-LA

Avis relatif à la demande de renouvellement de la licence d'exploitation par Brussels Airport Company

A-2025-06-S

Advies met betrekking tot de procedure voor de inachtneming van tijdelijke capaciteitsbeperkingen in de dienstregeling



DÉCISIONS

D-2025-01-S

Beslissing in het kader van de controleopdracht naar de tarieven opgenomen in de "Algemene Voorwaarden dienstverlening trierinstallatie Antwerpen-Noord"

D-2025-02-S

Beslissing in het kader van de opvolging van Beslissing D-2025-01-S naar de tarieven opgenomen in de "Algemene Voorwaarden dienstverlening trierinstallatie Antwerpen-Noord"

D-2025-02-LA

Décision relative au respect, par Brussels Airport Company, de certaines obligations prévues par la licence d'exploitation