

Document de Référence du Réseau

Valable du 15/12/2019 au 12/12/2020
Version du 10/04/2020



VERSIONS

Version	Date	Adaptations <i>(Voir détails dans le document « Document de référence du réseau – Modifications » disponible sur www.infrabel.be)</i>
1	07.12.2018	Première version <i>Nota bene pour le point 4.9 et le chapitre 6 : Comme indiqué en introduction de ces points, les textes doivent encore évoluer, après adaptation du cadre réglementaire et/ou après consultation des candidats qui seront contactés en temps utile.</i>
2	01.04.2019	Les modifications principales concernent: <ul style="list-style-type: none"> – En général: actualisation de références juridiques et adaptation de coordonnées et de sites internet; – Points 1.4.3.3, 2.2.2 et 4.2.2.1.2: adaptation de textes suite à l'ouverture du marché de transport national de voyageurs, conformément à la loi du 11/01/2019 <i>modifiant le Code ferroviaire</i> ; – Point 1.4.3.1: élargissement des compétences du Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National en ce qui concerne ses missions de recours administratif, conformément à la loi du 11/01/2019 <i>modifiant le Code ferroviaire</i> ; – Erratum point 4.3.2.2.2: précision quant au délai mentionné : celui-ci est le délai maximal de publication.
3	16.05.2019	<ul style="list-style-type: none"> – Point 1.8.6 <i>Corridor One-Stop Shop</i> : Il n'y a actuellement plus de personne de contact pour le RFC Rhine-Alpine. Les demandes peuvent être adressées à la mailbox fonctionnelle renseignée ou aux personnes de contact des autres RFCs. – Erratum point 3.3.3.3 <i>Systèmes de communication</i> : modification de la date à laquelle l'entreprise ferroviaire doit informer Infrabel des mesures qu'elle a prises pour prévenir les interférences.
4	10.07.2019	<ul style="list-style-type: none"> – Point 1.8 <i>Contacts</i>: adaptation de coordonnées ; – Point 2.2.5 <i>Couverture des responsabilités</i>: modification de l'arrêté royal du 8 décembre 2013 <i>fixant les montants minimaux pour la couverture de responsabilité civile pour pouvoir circuler sur l'infrastructure ferroviaire</i> par l'arrêté royal du 23 mai 2019 ; – Point 3.3.3.3 <i>Systèmes de communication</i> : ajout d'informations sur les normes ETSI TS 102 933-1 et TS 102 933-2 ; – Points 3.6, 3.7, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1 <i>Installations de service</i> : transfert d'informations vers l'annexe E.2 ; – Point 4.5.2 <i>Nature des Restrictions Temporaires de Capacité</i> et 4.5.5 <i>Concertation et information aux candidats</i> : ajout d'informations sur le blanc-travaux national et suppression de l'annexe B.5.



5	21.08.2019	Actualisation des liens vers des sites Internet.
6	28.10.2019	<ul style="list-style-type: none"> – En général : adaptation de références légales et réglementaires, de coordonnées, de sites internet, de logos, de textes descriptifs, ... ; – Point 4.5 <i>Attribution de capacités pour l'entretien, le renouvellement et l'extension</i>: suppression de la fenêtre nationale travaux.
7	13.12.2019	<ul style="list-style-type: none"> – En général : quelques adaptations de coordonnées et de textes descriptifs ; – Point 2.2.1.2: diminution du délai entre le premier contact avec Infrabel et la première demande de capacités pour les candidats non-entreprises ferroviaires (3 mois → 4 semaines) ; – Points 2.2.2 et 2.3.1.2 : reformulation de certains principes liés à la conclusion du protocole local ; – Point 2.8.2 : ajout de principes concernant la dérogation qu'Infrabel peut accorder quant aux compétences linguistiques des conducteurs ; – Point 4.2.2.1.1 : précision quant à l'obligation pour le candidat sollicitant une capacité pour un train de marchandises au départ ou à l'arrivée d'une installation, qui n'est pas l'origine ou la destination des wagons, de fournir certains renseignements complémentaires ; – Point 4.4.1.3 : précision des exceptions au principe <i>First In First Served</i> utilisé pour traiter les demandes concurrentes dans le cadre de l'attribution des sillons en dehors de la procédure d'élaboration de l'horaire de service et pendant l'horaire de service ; – Point 4.4.3 : adaptation des principes liés à la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition des sillons en cas d'une infrastructure saturée ; – Point 4.5 : précision quant à la possibilité que les textes concernant l'attribution de capacités pour l'entretien, le renouvellement et l'extension pourront encore évoluer début 2020, en consultation avec le secteur et/ou suite à la décision de l'organe de contrôle ; – Point 4.8.2 : ajout d'informations quant à la gestion internationale des contingences ; – Annexes B : fusion de quelques annexes et renumérotation.
8	24.03.2020	<ul style="list-style-type: none"> – En général : adaptation de sites internet et de certaines coordonnées (notamment suite aux changements apportés à l'organigramme d'Infrabel -la direction <i>Traffic Management and Services</i> a été scindée en <i>Customer & Business Excellence</i> et <i>Traffic Operations</i>-) et reformulation de textes descriptifs ; – Ajout d'une nouvelle annexe : C.8 Carte 'Communications GI-UI'.
9	10.04.2020	<ul style="list-style-type: none"> – Point 1.8.6 : adaptation de la personne de contact pour le RFC <i>North Sea – Mediterranean (Corridor One-Stop Shop)</i>.

TABLE DES MATIERES

VERSIONS	3
TABLE DES MATIERES	5
1 . INFORMATIONS GÉNÉRALES	10
1.1 Introduction	10
1.2 Objectif	11
1.3 Cadre légal et réglementaire	11
1.4 Statut juridique	12
1.4.1 Remarques générales	12
1.4.2 Responsabilité	12
1.4.3 Recours	12
1.5 Structure du document de référence du réseau	14
1.6 Validité et mise à jour	14
1.6.1 Période de validité	14
1.6.2 Mise à jour	14
1.7 Publication	14
1.8 Contacts	15
1.8.1 Infrabel	15
1.8.2 Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National	17
1.8.3 Ministre de la Mobilité, chargé de Skeyes et de la Société nationale des chemins de fer belges	17
1.8.4 Service Public Fédéral Mobilité et Transports	18
1.8.5 Gestionnaires de l'infrastructure limitrophes	18
1.8.6 Corridor One-Stop Shop (C-OSS)	19
1.9 Corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif (<i>Rail Freight Corridors-RFC</i>)	19
1.10 <i>RailNetEurope</i> – Coopération internationale entre les gestionnaires de l'infrastructure	20
1.10.1 <i>One-Stop Shop</i> (OSS)	21
1.10.2 Applications RNE	21
1.10.3 Projets-pilotes « <i>Redesign of the international timetabling process</i> » (TTR)	22
1.11 Documents et applications	22
1.12 Glossaire	23
2 . CONDITIONS D'ACCÈS	24
2.1 Introduction	24



2.2 Conditions générales	24
2.2.1 Conditions d'introduction d'une demande de capacités	24
2.2.2 Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire	25
2.2.3 Licence	26
2.2.4 Certificat de sécurité	26
2.2.5 Couverture des responsabilités	27
2.3 Conditions commerciales	27
2.3.1 Contrats entre Infrabel et l'entreprise ferroviaire	27
2.3.2 Contrats entre Infrabel et le candidat non entreprise ferroviaire	29
2.3.3 Accord-cadre	29
2.4 Règles opérationnelles	29
2.5 Transports exceptionnels //YourXXL	29
2.6 Transports de marchandises dangereuses	30
2.7 Admission du matériel roulant	30
2.8 Certification du personnel de bord et des conducteurs de train	31
2.8.1 Cadre légal	31
2.8.2 Compétences linguistiques des conducteurs : dérogation	31
3 . INFRASTRUCTURE	33
3.1 Introduction	33
3.2 Etendue du réseau	33
3.2.1 Limites	33
3.2.2 Réseaux ferroviaires connectés	34
3.3 Description du réseau	34
3.3.1 Identification géographique	34
3.3.2 Caractéristiques	34
3.3.3 Systèmes de contrôle du trafic et de communication	37
3.4 Restrictions du trafic	38
3.4.1 Infrastructure spécialisée	38
3.4.2 Restrictions environnementales	38
3.4.3 Marchandises dangereuses	39
3.4.4 Tunnels avec restrictions	39
3.4.5 Ponts avec restrictions	39
3.5 Disponibilité de l'infrastructure	39
3.6 Installations de service	39
3.6.1 Gares de voyageurs	39
3.6.2 Terminaux de marchandises	40
3.6.3 Faisceaux de triage et de formation	40
3.6.4 Faisceaux de garage	40
3.6.5 Installations d'entretien	40
3.6.6 Infrastructures techniques	40
3.6.7 Infrastructures portuaires maritimes et intérieures	40
3.6.8 Infrastructures d'assistance	40



3.6.9 Installations d'approvisionnement en carburant	40
3.7 Installations de service non exploitées par Infrabel	40
3.8 Développement de l'infrastructure	41
4 . ATTRIBUTION DES CAPACITÉS	42
4.1 Introduction	42
4.2 Description de la procédure	42
4.2.1 Organismes concernés	42
4.2.2 Procédures de demandes de capacités et d'attribution de sillons	44
4.2.3 Projets-pilotes « Redesign of the international timetabling process »	49
4.3 Calendrier pour les demandes de capacités et l'attribution des sillons	49
4.3.1 Planning pour l'établissement de l'horaire de service	49
4.3.2 Planning pour les demandes de capacités en dehors de la procédure d'élaboration de l'horaire de service	51
4.4 Procédure d'attribution des sillons	53
4.4.1 Procédure de coordination et gestion des demandes concurrentes	53
4.4.2 Système de règlement administratif des litiges	55
4.4.3 Infrastructures saturées: définition, critères de priorité et procédure d'attribution	55
4.4.4 Impact des accords-cadres	56
4.5 Attribution de capacités pour l'entretien, le renouvellement et l'extension	56
4.5.1 Mission du gestionnaire de l'infrastructure	56
4.5.2 Principes des restrictions temporaires de capacité	57
4.5.3 Organisation des restrictions temporaires de capacité	57
4.5.4 Publication des restrictions temporaires de capacité	58
4.5.5 Concertation et information aux candidats	59
4.5.6 Officialisation des restrictions temporaires de capacité et publication du bulletin	60
4.5.7 Travaux urgents	60
4.5.8 Annulation des chantiers	60
4.5.9 Incidences des travaux sur les capacités attribuées	60
4.6 Dispositions prises au vu de la non-utilisation/annulation	60
4.7 Transports exceptionnels et transports de marchandises dangereuses	60
4.7.1 Transports exceptionnels	60
4.7.2 Transports de marchandises dangereuses	61
4.8 Mesures particulières à prendre en cas de perturbation	61
4.8.1 Principes généraux	61
4.8.2 Gestion internationale des contingences	61
4.9 Demande et allocation des capacités locales	62
4.9.1 Description de la procédure	62
4.9.2 Planning pour les demandes de capacités locales à long terme	66
4.9.3 Planning pour les demandes de capacités locales à court terme et en temps réel	66
4.9.4 Procédure d'attribution des capacités locales	67
4.9.5 Attribution de capacités locales pour l'entretien, le renouvellement et l'extension	68
4.9.6 Dispositions prises au vu de la non-utilisation	68



4.9.7 Transports exceptionnels et transports de marchandises dangereuses	68
4.9.8 Mesures particulières à prendre en cas de perturbation	69
5 . SERVICES	70
5.1 Introduction	70
5.1.1 Catégories de services	70
5.1.2 Services fournis par Infrabel	70
5.1.3 Services fournis par les autres exploitants d'installations de service et/ou prestataires	71
5.2 Prestations minimales	71
5.3 Accès aux installations de service et services fournis dans ces installations	72
5.3.1 Accès aux installations de service	72
5.3.2 Fourniture de services dans les installations de service	73
5.4 Prestations complémentaires	74
5.4.1 Approvisionnement en courant de traction	74
5.4.2 Services pour trains	75
5.4.3 Services pour transports exceptionnels et marchandises dangereuses	76
5.5 Prestations connexes	76
5.5.1 Accès au réseau de télécommunications	76
5.5.2 Fourniture d'informations complémentaires	76
5.5.3 Contrôle technique du matériel roulant	77
5.5.4 Services de billetterie dans les gares de voyageurs	77
5.5.5 Services de maintenance lourde	77
6 . REDEVANCES	78
6.1 Principes de tarification	78
6.1.1 Prestations minimales	81
6.1.2 Accès par le réseau aux installations de service	81
6.1.3 Services fournis dans les installations de service	83
6.1.4 Prestations complémentaires	83
6.1.5 Prestations connexes	83
6.1.6 Redevance en cas de saturation	84
6.2 Composition de la redevance d'utilisation	84
6.3 Tarification	84
6.3.1 Prestations minimales	84
6.3.2 Accès par le réseau aux installations de service	85
6.3.3 Services fournis dans les installations de service	88
6.3.4 Prestations complémentaires	88
6.3.5 Prestations connexes	88
6.4 Sanctions et réductions financières	88
6.4.1 Sanctions pour capacité non utilisée / annulée	88
6.4.2 Réductions pour les accords-cadres	89
6.4.3 Réductions pour l'ERTMS	89
6.5 Système d'amélioration des performances	89



6.6 Adaptations de la redevance	90
6.7 Modalités de perception de la redevance d'utilisation	90
6.7.1 Paiement anticipé des capacités demandées	90
6.7.2 Facturation	90
6.8 Garantie	90
6.9 Diabolo – redevance passager – contribution des entreprises ferroviaires	90
6.9.1 Redevance passager	90
6.9.2 Contribution des entreprises ferroviaires	91
LISTE DES ANNEXES	93



1.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

1.1 Introduction

Infrabel est une société anonyme de droit public. Sa mission est définie dans un contrat de gestion conclu avec l'Etat fédéral et se compose de missions de service public. Infrabel veut contribuer, au sein du réseau ferré européen, à une mobilité durable au service du développement économique et social belge.

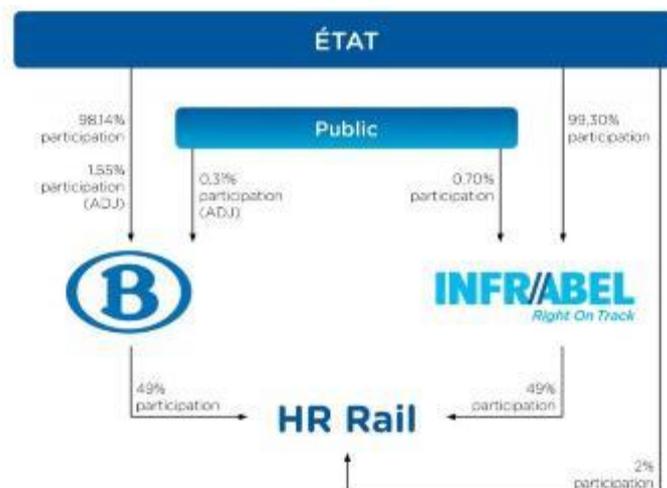
Infrabel a à la fois un statut de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant d'installations de services. Dans le cadre de ces deux statuts, Infrabel offre à ses clients une infrastructure ferroviaire compétitive, ainsi que des services de qualité, adaptés à leurs besoins. Dans le présent document, il faut ainsi considérer Infrabel :

- comme exploitant d'installations de services, lorsque l'on se réfère aux installations de service ;
- comme gestionnaire de l'infrastructure, lorsque l'on se réfère aux éléments de l'infrastructure.

Outre la gestion quotidienne, l'entretien et la poursuite du développement de l'infrastructure, Infrabel est également responsable de la régulation et de la sécurité de l'ensemble du trafic ferroviaire.

La loi du 30 août 2013 *portant le Code ferroviaire* (articles 20 à 22) attribue au gestionnaire d'infrastructure la mission d'établir et de publier le document de référence du réseau après consultation de l'organe de contrôle, des candidats (voir définition à l'annexe A.1) qui souhaitent acquérir des capacités et des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau.

La position d'Infrabel dans le secteur ferroviaire belge est représentée par l'organigramme ci-dessous:



ADJ = actions de jouissance



1.2 Objectif

L'objectif du document de référence du réseau est d'apporter aux candidats, aux autorités ou à toute autre partie intéressée, des informations concernant l'infrastructure du gestionnaire d'infrastructure ainsi que les conditions générales d'allocation et d'utilisation des capacités.

Ce document présente également les services offerts par Infrabel, en tant que gestionnaire d'infrastructure ou exploitant d'installations de services, et par les autres exploitants d'installations de service reliées au réseau et prestataires, en ce compris des informations concernant leur localisation, leurs conditions d'accès, leur allocation et les coûts y afférents.

1.3 Cadre légal et réglementaire

Le document de référence du réseau est basé sur les textes légaux et réglementaires suivants consolidés :

- le règlement (UE) 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 *relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif* ;
- le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 *relatif à l'Agence européenne pour les chemins de fer* et abrogeant le règlement (CE) 881/2004 ;
- la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 *relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne* (refonte) ;
- la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 *relative à la sécurité ferroviaire* (refonte) ;
- la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 *établissant un espace ferroviaire unique européen* ;
- la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 *modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire* ;
- les actes délégués et d'exécution des directives précitées (notamment les spécifications techniques d'interopérabilité) ;
- la loi du 30 août 2013 *portant le Code ferroviaire* (ci-après, le Code ferroviaire) et les arrêtés royaux et ministériels y afférents ;
- différentes réglementations établies par Infrabel, l'Union Internationale des Chemins de fer,

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de toutes les sources auxquelles le cadre légal et réglementaire se rapporte :

Cadre légal et réglementaire	Sites Internet
Règlements, directives et actes délégués et d'exécution (notamment les spécifications techniques d'interopérabilité (STI))	Droit de l'Union européenne : eur-lex.europa.eu/fr/index.htm
Lois, arrêtés royaux (AR) et arrêtés ministériels (AM)	Service Public Fédéral Mobilité et Transports : www.mobilit.belgium.be ou Moniteur belge : www.just.fgov.be



Cadre légal et réglementaire	Sites Internet
Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses (RID)	Service Public Fédéral Mobilité et Transports : www.mobilit.belgium.be/fr/traficferroviaire/marchandises_dangereuses/legislation
Fiches de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC)	Union Internationale des Chemins de fer : www.uic.org Pour pouvoir consulter ces documents, les candidats doivent introduire une demande auprès de l'UIC.

1.4 Statut juridique

1.4.1 Remarques générales

Conformément à l'article 3, 22° du Code ferroviaire, le document de référence du réseau est le document qui précise, de manière détaillée, la description du réseau, les règles générales pour y circuler, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire; ce document contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire.

Le document de référence du réseau contient en outre les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée.

Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service, exploitées ou non par Infrabel, reliées au réseau d'Infrabel et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique, conformément à l'article 21 du Code ferroviaire.

1.4.2 Responsabilité

Certaines données fournies dans le présent document de référence du réseau peuvent évoluer en fonction de la transposition des directives européennes dans la législation belge. Il est précisé que des textes législatifs ou réglementaires adoptés après la publication du document de référence du réseau sont automatiquement applicables selon les modalités qu'ils prévoient sans que l'actualisation du document de référence du réseau ne soit nécessaire. Toutefois, Infrabel s'engage à adapter le document de référence du réseau suite à une modification des textes législatifs ou réglementaires le mois suivant leur publication.

Si malgré toute la diligence d'Infrabel à produire des informations correctes, des divergences devaient apparaître avec des textes légaux, ces derniers prévaudront.

Infrabel veille, en particulier, à rectifier dans les meilleurs délais toute erreur signalée sans autre conséquence pour elle.

Infrabel n'est pas responsable des informations reprises dans le document de référence du réseau qui sont fournies par des tiers.

1.4.3 Recours

1.4.3.1 Recours administratif

Conformément à l'article 62§5 du Code ferroviaire, au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle (le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, adresse : voir point 1.8.2) peut être saisi sur plainte écrite, notifiée par envoi



recommandé, par tout candidat, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne :

- le document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, ou les critères qu'il contient ;
- la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats et les obligations qui en découlent ;
- le système de tarification, en ce compris le système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 3 du Code ferroviaire, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les obligations qui en découlent ;
- les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 8 et 9 du Code ferroviaire ;
- les dispositions en matière d'accès aux installations de service visées à l'article 9 du Code ferroviaire ;
- l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156 quater, § 1^{er} de la loi du 21 mars 1991 *portant réforme de certaines entreprises publiques économiques* ;
- la gestion du trafic ;
- la planification du renouvellement et l'entretien programmé et non programmé ;
- le respect des exigences énoncées aux articles 4/2/1, 26/1 et 26/2 du Code ferroviaire.

Le recours administratif n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf décision contraire motivée de l'organe de contrôle à la demande de la partie plaignante.

1.4.3.2 Règlement administratif des litiges

Conformément à l'article 62§4 du Code ferroviaire, l'organe de contrôle est compétent, au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, pour trancher :

- dans les dix jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des voies de recours existantes, à la requête, soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat. La procédure à respecter est décrite dans l'arrêté royal du 21 mars 2007 (articles 2 à 5) ;
- dans les trente jours ouvrables, les litiges concernant l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 *relative à la réforme des chemins de fer belges*, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire ;
- dans les dix jours ouvrables, les litiges relatifs au système d'amélioration des performances, sans préjudice des voies de recours existantes, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire.

1.4.3.3 Détermination de l'éventualité qu'un service de transport de voyageurs compromette l'équilibre économique d'un contrat de service public

Au titre de ses missions de contrôle et conformément à l'article 62§3, 5° du Code ferroviaire, l'organe de contrôle détermine, à la suite d'une demande du ministre, du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public concerné, si l'exercice du droit d'accès au réseau pour l'exploitation de services de transport de voyageurs est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public lorsque l'exercice de ce droit couvre le même



trajet que le contrat de service public en question ou un trajet alternatif. Plus d'informations à ce sujet se retrouvent au point 4.2.2.1.2.

1.5 Structure du document de référence du réseau

La structure du document de référence du réseau est basée sur le document '*Network Statement Common Structure*', adopté par les gestionnaires d'infrastructure européens membres de *RailNetEurope* (voir point 1.10), sur la base du cadre légal applicable. Ce document est révisé annuellement et la version la plus récente est disponible sur le site internet de *RailNetEurope* (www.rne.eu/organisation/network-statements). Cette structure commune doit permettre à tous les candidats et parties intéressées de trouver les mêmes informations au même endroit dans les documents de référence du réseau des différents gestionnaires d'infrastructure.

Le document de référence du réseau se structure en 6 chapitres constituant le document principal, et en annexes fournissant de plus amples détails :

- le chapitre 1 fournit des informations générales sur le document de référence du réseau et les personnes de contact ;
- le chapitre 2 définit les exigences légales et les conditions d'accès au réseau ferroviaire ;
- le chapitre 3 décrit les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du réseau ferroviaire ;
- le chapitre 4 définit la procédure d'allocation des capacités ;
- le chapitre 5 répertorie les services fournis par Infrabel et par les exploitants d'installations de service reliées au réseau d'Infrabel ;
- le chapitre 6 aborde la tarification des services offerts.

1.6 Validité et mise à jour

1.6.1 Période de validité

Le présent document de référence du réseau est valable pour la période horaire du dimanche 15 décembre 2019 au samedi 12 décembre 2020.

1.6.2 Mise à jour

Infrabel consulte les candidats, les entreprises ferroviaires qui circulent sur l'infrastructure ferroviaire belge et l'organe de contrôle sur le projet du document de référence du réseau au plus tard deux mois avant sa date limite de publication. Ces parties prenantes disposent d'un délai d'un mois pour formuler leurs observations.

Le document de référence du réseau doit être tenu à jour par Infrabel. Toute modification du document de référence du réseau en cours d'année est annoncée sur le site www.infrabel.be/fr/networkstatement dans le document « *Document de Référence du Réseau – Modifications* ».

En outre, lors d'une modification de fond, les entreprises ferroviaires, les candidats et l'organe de contrôle en sont avertis par lettre ou par courrier électronique.

1.7 Publication

Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite fixée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire (voir point 4.3.1). Sa publication est annoncée par voie d'avis au Moniteur belge.



Le document de référence du réseau peut être consulté gratuitement par voie électronique sur le site www.infrabel.be/fr/networkstatement.

Le document de référence du réseau est établi en français, en néerlandais et en anglais. En cas de divergence ou de difficulté d'interprétation des différentes versions, seules les versions francophone et néerlandophone font foi.

1.8 Contacts

1.8.1 Infrabel

Compétence	Coordonnées
Contacts généraux document de référence du réseau	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.414 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél : + 32 2 432 28 23 E-mail : customercare@infrabel.be
Account management (Key Account Managers)	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.411 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél : + 32 2 432 28 27 E-mail : accountmanagement@infrabel.be
Demandes de sillons et adaptations de l'horaire de service à long terme (LT) // YourMoves	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.331 Avenue Fonsny, 13 B-1060 Bruxelles Marchandises: Tél : + 32 2 432 28 46 E-mail : longterm.freight@infrabel.be Voyageurs: Tél : + 32 2 432 28 63 E-mail : network.passengers.path.allocation@infrabel.be
Adaptations de l'horaire de service à court terme (CT) et demandes de sillons pour le transport exceptionnel // YourMoves // YourXXL	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.333 Avenue Fonsny, 13 B-1060 Bruxelles E-mail : shortterm.traffic@infrabel.be bv.te@infrabel.be (transports exceptionnels)
Adaptations de l'horaire de service en temps réel (TR) // YourMoves	Direction <i>Traffic Operations</i> 10-06 I-TO.16 Rue Bara, 110 B-1070 Bruxelles E-mail : trafficcontrol.trainpathmanager@infrabel.be



Compétence	Coordonnées
Coordination travaux Nord et Centre	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.323 Avenue Fonsny, 13 B-1060 Bruxelles E-mail : itms.north.center@infrabel.be
Coordination travaux Sud et Centre	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.324 Avenue Fonsny, 13 B-1060 Bruxelles E-mail : itms.south.center@infrabel.be
Cellule nationale de coordination travaux	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.322 Avenue Fonsny, 13 B-1060 Bruxelles E-mail : itms.national.coordination.cell@infrabel.be
Capacités locales <i>//YourShunts</i>	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.331 Avenue Fonsny, 13 B-1060 Bruxelles E-mail : yourshunts@infrabel.be
Redevances d'utilisation	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.412 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : 41423.gebruiksrechtredavance@infrabel.be
Organisation des transports exceptionnels: études et autorisations <i>//YourXXL</i>	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.144 Avenue Fonsny, 13 B-1060 Bruxelles E-mail : yourxxl@infrabel.be
TTR Pilot & One-Stop Shop (OSS) Infrabel	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.332 Avenue Fonsny, 13 B-1060 Bruxelles Tél : + 32 2 432 57 19 E-mail : oss-rne@infrabel.be
National TTR Manager	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.332 Avenue Fonsny, 13 B-1060 Bruxelles Tél : + 32 2 432 28 08 E-mail : thomasgerd.vanbeveren@infrabel.be



Compétence	Coordonnées
Arbitrage ponctualité	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.22 Avenue Fonsny, 13 B-1060 Bruxelles Tél : + 32 2 432 28 35 E-mail : arbitration_punctuality@infrabel.be
Énergie de traction // YourPower	Direction <i>Asset Management</i> 10-40 I-AM.24 Rue de France, 85 B-1060 Bruxelles Tél : + 32 2 525 27 66 E-mail : yourpower@infrabel.be
Contrôle technique du matériel roulant (hors sillon) // YourTechnicalControl	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.143 Avenue Fonsny, 13 B-1060 Bruxelles Tél : + 32 2 432 29 41 E-mail : homat@infrabel.be
Admission du matériel roulant (dans le sillon)	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.145 Avenue Fonsny 13 B-1060 Bruxelles Tél : + 32 2 432 57 48 E-mail : homat@infrabel.be

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

Personne de contact	Coordonnées
Monsieur Serge DRUGMAND, directeur	Boulevard du Jardin Botanique 50 boîte 72 B-1000 Bruxelles Tél : + 32 2 277 45 22 www.regul.be E-mail : info@regul.be

1.8.3 Ministre de la Mobilité, chargé de Skeyes et de la Société nationale des chemins de fer belges

Personne de contact	Coordonnées
Monsieur François BELLOT	Rue Ernest Blerot 1 B-1070 Bruxelles Tél : + 32 2 238 28 00 E-mail : info@bellot.fed.be



1.8.4 Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Compétence	Personne de contact	Coordonnées
Licences	Madame Françoise BONHEURE, conseiller	City Atrium Rue du Progrès, 56 B-1210 Bruxelles Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire – Direction Politique ferroviaire Tél : + 32 2 277 26 58 E-mail : francoise.bonheure@mobilit.fgov.be
Certificats de sécurité, certification du personnel et du matériel roulant	Madame Martine SERBRUYNS, directeur	City Atrium Rue du Progrès, 56 B-1210 Bruxelles Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) Tél : + 32 2 277 36 33 E-mail : martine.serbruyns@mobilit.fgov.be

1.8.5 Gestionnaires de l'infrastructure limitrophes

Des informations concernant l'infrastructure ferroviaire des pays limitrophes font également l'objet d'un document de référence du réseau qui peut être obtenu auprès de :

Pays	Gestionnaires d'infrastructure	Sites Internet
Pays-Bas	 ProRail	ProRail B.V. www.prorail.nl www.prorail.nl/vervoerders/network-statement
Allemagne	 DB NETZE	DB Netze AG fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/sc-hienennetz_benutzungsbedingungen
Luxembourg	 ACF	Administration des Chemins de Fer (Organisme de répartition) railinfra.lu/index.html railinfra.lu/Document_reference/index.html
Luxembourg	 CFL	Société Nationale des chemins de fer Luxembourgeois (Gestionnaire de l'infrastructure) www.cfl.lu/ (voir document de référence du réseau d'ACF)
France	 SNCF RÉSEAU	SNCF Réseau www.sncf-reseau.com/fr www.sncf-reseau.com/fr/documents-reference-reseau

RailNetEurope reprend également les liens vers les documents de référence du réseau de ses membres sur son site internet : www.rne.eu/organisation/network-statements.



Les coordonnées des OSS RNE se trouvent à l'adresse suivante : www.rne.eu/organisation/oss-c-oss.

1.8.6 Corridor One-Stop Shop (C-OSS)

Compétence	Personne de contact	Coordonnées
RFC Rhine-Alpine	Madame Stephanie BSCHEID	<i>Corridor One-Stop Shop</i> Mainzer Landstraße 201-203 D-60326 Frankfurt am Main Tél : + 49 69 265 31 120 Mobile : + 49 160 97 46 75 34 Fax : + 49 69 625 30 503 E-mail : oss@corridor-rhine-alpine.eu www.corridor-rhine-alpine.eu/c-oss.html
RFC North Sea- Mediterranean	Monsieur Thomas VANBEVEREN	<i>Corridor One-Stop Shop</i> 10-30 I-CBE.302 (Corridor NSM) Avenue Fonsny 13 B-1060 Bruxelles Tél : + 32 2 432 28 08 Mobile : + 32 492 91 49 76 E-mail : oss@rfc2.eu www.rfc-northsea-med.eu/en/page/capacity
RFC North Sea - Baltic	Madame Felicia RIEDL	<i>Corridor One-Stop Shop</i> Mainzer Landstraße 201-203 D-60326 Frankfurt am Main Tél : + 49 69 265 26 778 Mobile : + 49 160 97 45 75 24 Fax : + 49 69 265 30 503 E-mail : coss@rfc8.eu rfc8.eu/corridor/organization/c-oss/

1.9 Corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif (Rail Freight Corridors-RFC)

Le règlement 913/2010 (UE) *relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif* est entré en vigueur le 9 novembre 2010. Ce règlement exigeait des États membres d'établir des corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif (ci-après, 'corridors de fret') afin d'atteindre les objectifs suivants :

- renforcer la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure sur des aspects clés tels que l'attribution de sillons, le déploiement de systèmes interopérables et le développement de l'infrastructure ;
- trouver le juste équilibre entre le transport de marchandises et de voyageurs sur les corridors de fret, en attribuant une capacité suffisante pour le transport de marchandises et conforme aux besoins du marché et en veillant à ce que les objectifs communs de ponctualité pour les trains de marchandises soient atteints ;



- promouvoir l'intermodalité entre le transport par rail et les autres modes de transport en intégrant les terminaux dans le processus de gestion du corridor.

Les corridors de fret ci-dessous sont ceux dans lesquels Infrabel est impliquée:

RFC	États membres	Itinéraires principaux
<i>Rhine-Alpine</i>	NL, BE, DE, IT, [CH]	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano-Genova
<i>North Sea – Mediterranean</i>	NL, BE, LU, FR, UK, [CH]	Glasgow/Edinburgh/Southampton/Felixstowe/London/Dunkerque/Lille/Liège/Paris/Amsterdam-Rotterdam-Zeebrugge/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]/[Genève]-Marseille
<i>North Sea – Baltic^o</i>	DE, NL, BE, PL, LT, LV*, EE*, CZ	Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburg/Amsterdam/Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warsaw-Terespol (frontière polonaise / Biélorusse)/Kaunas-Riga*-Tallinn*/Falkenberg–Praha/Wroclaw – Katowice

/ Correspond à des itinéraires alternatifs.

* Dès novembre 2020 au plus tard

^o Jusqu'à la réalisation de l'axe Rail Baltica à l'écartement de 1.435 mm, les particularités des différents systèmes d'écartement des voies sont prises en considération pour l'établissement et l'exploitation de ce corridor.

Des informations générales et une description détaillée des corridors de fret dans lesquels Infrabel est impliquée se trouvent sur les sites internet suivants:

- RFC *Rhine – Alpine* : www.corridor-rhine-alpine.eu
- RFC *North Sea – Mediterranean* : www.rfc-northsea-med.eu
- RFC *North Sea – Baltic* : www.rfc-northsea-baltic.eu

Les règles propres aux corridors de fret sont décrites dans le *Corridor Information Document* (CID), qui suit une structure commune développée par RNE dans le document « *Corridor Information Document – Common Structure* » dont la dernière version se retrouve sur le site internet www.rne.eu/rail-freight-corridors/corridor-information-documents.

Les CID, qui sont publiés chaque année en janvier, sont disponibles sur les sites Internet suivants :

- RFC *Rhine – Alpine* : www.corridor-rhine-alpine.eu/corridor-information-platform.html
- RFC *North Sea – Mediterranean* : www.rfc-northsea-med.eu/en/page/corridor-information-document
- RFC *North Sea – Baltic* : rfc8.eu/cid/

Les règles liées à l'attribution des capacités (sillons préétablis *-Pre-arranged Paths-* ou réserves de capacités) pour les corridors de fret se retrouvent dans le *Book 4* des CID. Les coordonnées des *Corridor One-Stop Shops* se trouvent au point 1.8.6.

1.10 RailNetEurope – Coopération internationale entre les gestionnaires de l'infrastructure

Infrabel est membre de *RailNetEurope* (RNE), qui est une organisation qui regroupe les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et les organismes d'attribution européens. RNE facilite le commerce ferroviaire international en développant des processus commerciaux internationaux harmonisés sous



la forme de modèles, de manuels et de lignes directrices, ainsi que d'outils informatiques (voir chapitre 1.10.2).

Plus d'informations sur RNE sont à retrouver sur le site www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure.

1.10.1 *One-Stop Shop* (OSS)

Un réseau de *One-Stop Shops* (OSS) représente les gestionnaires de l'infrastructure pour le trafic international. Ces *One-Stop Shops* constituent un point de contact unique pour l'ensemble du service international, et ce dès les premières questions concernant l'accès au réseau, les demandes internationales de sillons et les évaluations de la performance après le trajet.

Une liste des personnes de contact OSS en Europe est disponible sur www.rne.eu/organisation/oss-c-oss. Les coordonnées de l'OSS belge se trouvent également au point 1.8.1 ci-dessus.

Outre les OSS, il existe également les *Corridor One-Stop Shops* (C-OSS, voir point 1.9) qui attribuent les capacités spécifiques aux corridors de fret. Ainsi, si un candidat veut réserver un sillon préétabli ou une réserve de capacités sur les corridors de fret, il doit s'adresser au C-OSS du corridor concerné, dont les coordonnées sont reprises au point 1.8.6.

1.10.2 Applications RNE

Les systèmes IT propres à RNE sont présentés ci-après:

- *Path Coordination System* (PCS) - pcs.rne.eu

PCS est un système international de coordination des demandes de sillons pour les entreprises ferroviaires et les autres candidats, les gestionnaires de l'infrastructure, les organismes de répartition et les corridors de fret. Cette application internet optimise la coordination des trajets internationaux en veillant à ce que les demandes et les offres de trajets soient harmonisées pour toutes les parties concernées. En outre, PCS est le seul outil permettant de publier l'offre ferme de sillons préétablis et de réserves de capacités (voir chapitre 4), et de gérer les demandes de sillons internationaux sur les corridors de fret.

L'accès à PCS est gratuit. Un compte utilisateur peut être demandé via le support RNE PCS : support.pcs@rne.eu.

- *Charging Information System* (CIS) - cis.rne.eu

CIS est un système d'information sur les redevances d'utilisation de l'infrastructure mis à la disposition des candidats par les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de répartition. Cette application en ligne fournit des informations rapides sur les redevances indicatives pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire européenne et estime le prix pour l'utilisation de sillons internationaux. Il s'agit d'une application englobant les différents systèmes nationaux de tarification.

L'accès à CIS est gratuit et sans inscription d'utilisateur. De plus amples informations sont disponibles sur le site internet ci-dessus ou peuvent être obtenues auprès de RNE CIS Support : support.cis@rne.eu.

- *Train Information System* (TIS) - tis.rne.eu

TIS est une application internet qui soutient la gestion des trains internationaux en fournissant des données en temps réel sur les trains internationaux. Les données pertinentes sont obtenues directement des systèmes d'Infrabel et toutes les



informations provenant des différents gestionnaires de l'infrastructure sont regroupées en un seul trajet du départ à la destination finale. De cette manière, un train peut être surveillé du début à la fin par-delà les frontières.

Toutes les entreprises ferroviaires et les exploitants de terminaux peuvent également avoir accès à TIS et peuvent adhérer au comité consultatif RNE TIS, dont chaque membre accorde à tous les autres membres un accès complet aux données TIS s'ils sont concernés par le même trajet ferroviaire. Sans cela, des accords mutuels doivent être conclus entre les entreprises ferroviaires, et entre les entreprises ferroviaires et les exploitants de terminaux.

L'accès à TIS est gratuit. Un compte utilisateur peut être demandé via le support RNE TIS : support.tis@rne.eu.

1.10.3 Projets-pilotes « *Redesign of the international timetabling process* » (TTR)

Afin de poursuivre l'harmonisation des procédures liées à l'horaire de service entre les pays européens, *RailNetEurope* et *Forum Train Europe* (FTE), en collaboration avec *European Rail Freight Association* (ERFA), ont lancé le projet « renouvellement du processus d'horaire de service international » (TTR, *Redesign of the international timetabling process*). Le fondement de ce projet est de mieux répondre aux besoins des différents candidats. Ainsi, des capacités d'infrastructure sont rendues disponibles pour des besoins spécifiques et sont protégées de sorte à ce que la capacité demandée corresponde mieux à l'utilisation effective du sillon (*rolling planning requests*).

Le projet TTR se déroule en plusieurs phases. Dans un premier temps, trois projets-pilotes ont lieu pour tester les composantes du projet TTR. Infrabel participe au projet-pilote « Anvers-Rotterdam » avec Prorail, son homologue des Pays-Bas. Les projets-pilotes sont opérationnels depuis l'horaire de service 2020. Leur but est de vérifier si les nouveaux processus répondent aux attentes, et ainsi de donner la possibilité de détailler ces processus et d'éventuellement les adapter avant le déploiement complet dans l'Europe entière.

Une description du projet-pilote « Anvers-Rotterdam » se trouve au point 4.2.3 du présent document. Des informations plus complètes sur le projet TTR sont disponibles sur www.rne.eu/sales-timetabling/ttr/, ainsi qu'auprès des responsables TTR d'Infrabel, dont les coordonnées se retrouvent au point 1.8.1 du présent document.

1.11 Documents et applications

Infrabel met à disposition des candidats les documents et applications ci-dessous :

Documents et applications	Adresse de consultation
<ul style="list-style-type: none"> — Règlement de Sécurité de l'Exploitation de l'Infrastructure Ferroviaire – RSEIF (jusqu'à juin 2020) ; — Réglementation et Documentation pour l'Exploitation de l'Infrastructure (RDEI) (à partir de juin 2020) ; — Registre de l'Information pour l'Exploitation de l'Infrastructure (RIEI) (à partir de juin 2020) ; 	<p>Les candidats peuvent consulter ou utiliser ces documents et applications sur le <i>Business Corner</i>. Ce site sécurisé, accessible via partners.infrabel.be, permet de réserver des capacités en ligne, de télécharger des règlements et des documents administratifs, de consulter des données de transports en temps réel, de consulter des factures,... Les candidats doivent introduire une demande auprès de leur <i>Key Account Manager</i> (voir point 1.8.1) pour y accéder.</p>



Documents et applications	Adresse de consultation
<ul style="list-style-type: none"> — Protocoles locaux - partie 1 ; — Plans Schématiques de Signalisation - PSS (Draw In) ; — Réservation de sillons (Book In) ; — Réservation de capacités locales (Shunt In) ; — Consultation des factures liées à la redevance d'utilisation (Rob In) ; — Informations sur les restrictions temporaires de capacités (<i>Daily In</i>) ; — ... 	

1.12 Glossaire

L'annexe A.1 contient les définitions des termes spécifiques et l'explicitation des abréviations présents dans ce document.





2.

CONDITIONS D'ACCÈS

2.1 Introduction

Ce deuxième chapitre présente les conditions qu'un candidat entreprise ferroviaire doit remplir pour introduire une demande de capacités et accéder au réseau ferroviaire belge et les conditions qu'un candidat non entreprise ferroviaire doit remplir pour introduire une demande de capacités. Ces conditions sont également valables sur la partie belge des corridors de fret qui traversent le réseau ferroviaire belge.



2.2 Conditions générales

2.2.1 Conditions d'introduction d'une demande de capacités

La capacité peut concerner un sillon (service **//YourMoves**) ou une capacité locale (service **//YourShunts**). Il appartient aux candidats de faire le lien entre ces deux services et d'introduire des demandes séparées pour chaque service.

Les capacités de l'infrastructure ferroviaire octroyées à un candidat ne peuvent être transférées à un autre candidat ou à un autre service.

2.2.1.1 Candidats entreprises ferroviaires

Les candidats étant des entreprises ferroviaires, peuvent introduire une demande de capacités auprès d'Infrabel.

Les exigences que l'entreprise ferroviaire doit remplir pour avoir accès à l'infrastructure ferroviaire belge sont décrites au point 2.2.2. Les informations concernant les titulaires d'un droit d'accès sont également incluses dans ce point.

2.2.1.2 Candidats non entreprises ferroviaires

Les autres candidats, soit les candidats qui ne sont pas des entreprises ferroviaires, peuvent introduire une demande de capacités auprès d'Infrabel. Ces capacités ne sont octroyées qu'à la



condition d'avoir conclu au préalable un contrat de réservation des capacités avec Infrabel (voir annexe B.3).

Afin que ces capacités soient utilisées, les candidats non entreprises ferroviaires désignent une entreprise ferroviaire, en conformité avec le contrat de réservation des capacités.

Les candidats non entreprises ferroviaires doivent prendre contact avec l'*Account Management* d'Infrabel au plus tard quatre semaines avant l'introduction de la demande de capacités, pour permettre à Infrabel d'adapter ses systèmes informatiques.

2.2.2 Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire

Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes :

- la Société Nationale des Chemins de fer Belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de transports. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1re, point 2 du Code ferroviaire, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final ;
- toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transport de marchandises. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1re, point 2 du Code ferroviaire, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final ;
- toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de services de transport de voyageurs. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe 1re, point 2 du Code ferroviaire ;
- toute association touristique effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et reconnue à cette fin.

Pour avoir accès à l'infrastructure ferroviaire, toute entreprise ferroviaire doit être en possession:

- d'une licence appropriée aux types de services qu'elle offre et délivrée par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne (voir point 2.2.3) ;
- d'un certificat de sécurité (voir point 2.2.4) ;
- de capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire allouées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou par le *Corridor One-Stop Shop* au nom du gestionnaire de l'infrastructure (voir chapitre 4) ou être désignée par un candidat non entreprise ferroviaire pour utiliser les capacités de celui-ci (voir point 2.3.2) ;
- d'une couverture de sa responsabilité civile pour un montant que le Roi détermine (voir point 2.2.5).

Toute entreprise ferroviaire voulant utiliser l'infrastructure ferroviaire doit avoir préalablement conclu un contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire avec Infrabel, définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie (point 2.3.1.1).

Toute entreprise ferroviaire voulant utiliser l'infrastructure ferroviaire locale (installations de service) doit en outre avoir conclu préalablement un protocole local avec Infrabel, définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie (voir point 2.3.1.2).



Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire circule librement pour l'entretien, la gestion, le renouvellement et l'extension de l'infrastructure ferroviaire, dans le respect des règles de sécurité imposées à tout utilisateur de l'infrastructure ferroviaire et dans le respect des sillons qui ont été attribués aux candidats.

2.2.3 Licence

Pour être reconnu comme entreprise ferroviaire et avoir accès à l'infrastructure ferroviaire, il faut être titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire. Toute entreprise qui possède un siège d'exploitation en Belgique a le droit de la demander auprès du ministre compétent (voir point 1.8.3). La licence est incessible et détermine les types de services pour lesquels elle est valable. Elle est valable sur tout le territoire de l'Union européenne.

La licence est délivrée dans les conditions fixées par le chapitre II du Titre 3 du Code ferroviaire et par les articles 3 et 4 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 *relatif à la licence d'entreprise ferroviaire*.

Toute information supplémentaire concernant la licence peut être obtenue auprès de la Direction « Politique ferroviaire » de la Direction générale « Politique de Mobilité durable et ferroviaire » du Service Public Fédéral Mobilité et Transports (voir point 1.8.4).

2.2.4 Certificat de sécurité

Pour avoir accès à l'infrastructure ferroviaire, l'entreprise ferroviaire doit être en possession de la partie A d'un certificat de sécurité dans le pays d'origine et de la partie B en Belgique valable sur l'ensemble ou sur une partie de l'infrastructure ferroviaire belge.

Le certificat de sécurité comprend deux parties :

- Partie A : la certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité de l'entreprise ferroviaire.

L'entreprise ferroviaire dont le siège d'exploitation est établi en Belgique doit en faire la demande par lettre recommandée à l'Autorité de sécurité (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer – SSICF, voir point 1.8.4). Elle doit joindre à sa demande un dossier contenant le système de gestion de la sécurité ainsi qu'une copie de la licence si elle a été délivrée par un autre Etat membre de l'Union européenne.

Cette première partie précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes.

Elle est valable dans toute l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaire équivalentes.

- Partie B : la certification confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour une exploitation sûre du réseau concerné.

Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles nationales de sécurité, notamment celles relatives au personnel de sécurité et au matériel roulant.

Cette seconde partie, la certification nationale, accordée à l'entreprise ferroviaire établie en Belgique ou dans un autre pays de l'Union européenne et qui prévoit d'exploiter des services de transport ferroviaire sur le réseau belge, est également délivrée par l'Autorité de sécurité.

Le certificat de sécurité est délivré dans les conditions fixées par l'arrêté royal du 16 janvier 2007 *relatif à l'agrément de sécurité et au certificat de sécurité ainsi qu'au rapport annuel de sécurité*.

Toutes les informations concernant le certificat de sécurité peuvent être obtenues auprès de l'Autorité de sécurité (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer – SSICF, voir point 1.8.4).



2.2.5 Couverture des responsabilités

Les responsabilités des entreprises ferroviaires sont décrites dans le contrat d'utilisation (voir annexe B.2).

Le Code ferroviaire impose :

- aux demandeurs d'une licence d'entreprise ferroviaire, d'être en possession d'une couverture de responsabilité civile (article 13§1). L'arrêté royal du 8 décembre 2013 *fixant les montants minimaux pour la couverture de la responsabilité civile pour pouvoir circuler sur l'infrastructure ferroviaire*, tel que modifié par l'arrêté royal du 23 mai 2019, prévoit que ce montant minimal est fixé à 50 millions d'euros par sinistre. Il est fixé à 70 millions d'euros par sinistre en cas de prestation de transport de voyageurs et pour les entreprises ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité B qui leur permet de transporter des matières dangereuses.
- comme condition d'accès à l'infrastructure, le fait d'être en possession d'une couverture de responsabilité civile (article 7, 4°) pour un montant que le Roi détermine. Celui-ci a choisi d'aligner ces montants à ceux indiqués ci-dessus (article 1 de l'arrêté royal du 23 mai 2019 modifiant l'arrêté royal du 8 décembre 2013 *fixant les montants minimaux pour la couverture de responsabilité civile pour pouvoir circuler sur l'infrastructure ferroviaire*).

Les responsabilités des candidats non entreprises ferroviaires et leur couverture sont décrites dans le contrat de réservation des capacités (voir annexe B.3).

2.3 Conditions commerciales

2.3.1 Contrats entre Infrabel et l'entreprise ferroviaire

2.3.1.1 Contrat d'utilisation

Toute utilisation de l'infrastructure par une entreprise ferroviaire donne lieu préalablement à un accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire, définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie. Les conditions régissant cet accord sont non discriminatoires, transparentes et conformes aux dispositions légales et réglementaires en vigueur. Il est dénommé 'le contrat d'utilisation'.

Le contrat d'utilisation spécifie notamment les modalités de mise en œuvre des règles de sécurité.

Le contrat d'utilisation répond au prescrit de l'article 23 du Code ferroviaire. Les parties peuvent recueillir l'avis de l'organe de contrôle sur la compatibilité de l'accord envisagé avec les dispositions du Code ferroviaire et des arrêtés royaux y afférents. Les conditions générales du contrat d'utilisation figurent en annexe B.2.

2.3.1.2 Protocoles locaux

L'entreprise ferroviaire doit conclure un protocole local avec le dirigeant local de l'organe d'exploitation (manager Area I-TO) pour l'installation de service ou le groupe d'installations de service dans laquelle/lesquelles elle souhaite exécuter des opérations.

Le protocole local règle les modalités pratiques relatives à l'utilisation des installations de service concernées.

Le protocole local décrit l'utilisation opérationnelle des installations locales, plus spécifiquement les voies, les mouvements (comme l'entrée et la sortie des voies) et la communication sur terrain. En



signant le protocole, l'entreprise ferroviaire s'engage à respecter les conditions d'utilisation de cette (ces) installation(s).

Une entreprise ferroviaire ne peut pas circuler avec du matériel de traction, avec ou sans véhicules, sur le réseau belge sans un sillon attribué par le gestionnaire de l'infrastructure à elle-même ou à un candidat non entreprise ferroviaire dont elle serait l'entreprise ferroviaire désignée.

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

Le protocole local est un contrat distinct du contrat d'utilisation. Il est en permanence dépendant de la réglementation en application, y compris le document de référence du réseau. L'utilisation de la capacité locale est dépendante du maintien par l'entreprise ferroviaire du contrat d'utilisation de l'infrastructure. Si l'entreprise ferroviaire se voit retirer les droits afférents au contrat d'utilisation, le protocole prend fin automatiquement à la date de la perte de ces droits.

L'entreprise ferroviaire ainsi qu'Infrabel peuvent mettre fin au protocole local moyennant un préavis de trois mois.

Infrabel peut mettre fin immédiatement au protocole local s'il s'avère que l'entreprise ferroviaire se rend coupable d'infractions, sans tenir compte du type ou de la gravité des infractions si celles-ci peuvent compromettre la sécurité des parcours ou des mouvements. Chaque retrait se fait par lettre recommandée avec accusé de réception. La date d'application correspond à la date de réception du courrier recommandé.

En cas de contradiction entre les prescriptions du protocole local et celles du contrat d'utilisation, les prescriptions de ce dernier priment à moins que le contrat d'utilisation le prévienne différemment pour certaines parties ou à moins que le contrat d'utilisation prévienne la possibilité de le compléter ou de le préciser.

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

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

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

La première partie des protocoles locaux est consultable sur le *Business Corner*. La rédaction des autres parties des protocoles locaux peut être demandée auprès de l'Area I-TO à laquelle l'installation appartient. Les adresses des Areas I-TO se trouvent à l'annexe D.10 et la carte reprenant la délimitation des Areas I-TO se trouve à l'annexe C.1.



2.3.2 Contrats entre Infrabel et le candidat non entreprise ferroviaire

Les candidats non entreprises ferroviaires peuvent introduire une demande de capacités auprès d'Infrabel.

La capacité demandée n'est octroyée que si le candidat a conclu un contrat de réservation des capacités avec Infrabel (annexe B.3). Le contrat de réservation des capacités définit les droits et obligations respectifs de chaque partie, notamment les modalités concernant les services offerts et la facturation de ces derniers.

En cas de contradiction entre un point du document de référence du réseau et une clause du contrat de réservation des capacités, celle-ci prévaut.

2.3.3 Accord-cadre

L'accord-cadre est la convention définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure et relative aux capacités de l'infrastructure ferroviaire à répartir et à la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service. Il répond au prescrit de l'article 24 du Code ferroviaire et au règlement d'exécution (UE) 2016/545 de la Commission du 7 avril 2016 *sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire*.

Actuellement, Infrabel ne propose pas d'accord-cadre à ses clients.

2.4 Règles opérationnelles

Les règles opérationnelles, c'est-à-dire les règles qui doivent être respectées par l'équipage du train dans les opérations courantes, sont reprises dans les différents livres du Règlement de Sécurité de l'Exploitation de l'Infrastructure Ferroviaire (RSEIF) (à partir de juin 2020 : la Réglementation et Documentation pour l'Exploitation de l'Infrastructure (RDEI)), établi par le gestionnaire de l'infrastructure. Ces documents sont consultables par les entreprises ferroviaires et les autres candidats sur le *Business Corner* (voir point 1.11).

2.5 Transports exceptionnels //YourXXL

Un transport exceptionnel est un transport pour lequel :

- le matériel ferroviaire ne satisfait pas aux exigences d'homologation et/ou ;
- la charge ou le matériel dépasse le gabarit de chargement belge (en hauteur et/ou en largeur) et/ou ;
- la charge dépasse la charge maximale autorisée et/ou ;
- la charge est chargée sur plusieurs wagons.

Un tel transport est soumis à des conditions spécifiques. Les prescriptions réglementaires qui régissent la circulation des transports exceptionnels sont décrites dans les documents ci-après :

- le RSEIF 4.4 – *Les transports exceptionnels et les chargements* (à partir de juin 2020 : RDEI 443 - *Les transports exceptionnels*) ;
- le RSEIF 5.3 – *La circulation des transports exceptionnels* (à partir de juin 2020 : RDEI 443 - *Les transports exceptionnels*).

Le processus d'allocation des capacités pour les transports exceptionnels est détaillé au point 4.7.1 et les services relatifs à ces derniers //YourXXL au point 5.4.3.

Les coordonnées du bureau responsable de l'organisation des transports exceptionnels (études et autorisations) se retrouvent au point 1.8.1.



2.6 Transports de marchandises dangereuses

Le transport de marchandises dangereuses par rail est légiféré par l'arrêté royal du 2 novembre 2017 *relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives*, tel que modifié par l'arrêté royal du 7 avril 2019 *portant modification de l'annexe 3 à l'arrêté royal du 2 novembre 2017* précité et par le Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses (RID). Ce document présente les marchandises dangereuses (c'est-à-dire les matières et objets) dont le transport est exclu et les marchandises dangereuses dont le transport international est autorisé ainsi que les conditions imposées à ces marchandises.

En Belgique, le transport ferroviaire de certaines marchandises dangereuses est soumis au respect de certaines dispositions légales qui sont citées au RSEIF 4.1 – *Les règles relatives aux trains* (à partir de juin 2020 : RDEI 341 – *Les trains - Conventions*).

Le processus d'allocation des capacités pour le transport de marchandises dangereuses est repris au point 4.7.2 et les services relatifs à ce dernier au point 5.4.3.



2.7 Admission du matériel roulant

Tout matériel roulant circulant et/ou travaillant directement sur les voies (en ou hors service) doit disposer d'un agrément de circulation. En vue de l'obtention d'un agrément de circulation, il est procédé à la vérification de la conformité du matériel concerné avec les prescriptions légales en vigueur pour ce type de matériel.

Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) est chargé de délivrer une attestation de mise en service pour le matériel roulant qui utilise des sillons, conformément à l'arrêté royal du 1er juillet 2014 *portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons*. Ces exigences concernent notamment l'Electromagnetic Compatibility (EMC), les spécifications pour les courbes de freinage ETCS, les spécifications d'essais 'ETCS level 2' sur le réseau conventionnel et la description fonctionnelle TBL1+. Les documents concernés sont à retrouver sur le site internet d'Infrabel (www.infrabel.be/fr/entreprises-ferroviaires#admission-du-mat-riel-roulant).

Le gestionnaire de l'infrastructure est chargé du contrôle technique du matériel roulant utilisé pour les parcours hors sillons sur son réseau, conformément à l'arrêté royal du 23 mai 2013 *portant adoption*



des exigences applicables au matériel roulant n'utilisant pas de sillons et au personnel de sécurité qui effectue des opérations relatives à la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé. Dans ce cadre, Infrabel a développé le service // **YourTechnicalControl**. Plus d'informations sur ce service sont disponibles au point 5.5.3.

De plus amples informations sont disponibles auprès du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (voir point 1.8.4) ou auprès d'Infrabel (voir point 1.8.1).

2.8 Certification du personnel de bord et des conducteurs de train

2.8.1 Cadre légal

La législation applicable est reprise dans :

- la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire ;
- l'arrêté royal du 22 juin 2011 relatif à la licence des conducteurs et au registre des licences et des attestations ;
- l'arrêté royal du 12 septembre 2011 relatif à la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et à la reconnaissance des centres de formation. La liste des centres de formation est disponible sur le site: mobilit.belgium.be/fr/Recources/publications/spoorwegverkeer/pub_dvis_certificering_opleidngscentra.jsp ;
- l'arrêté royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité ;
- l'arrêté royal du 30 juillet 2018 fixant les règles relatives aux examens médicaux et aux examens psychologiques sur le plan professionnel pour les conducteurs de train ainsi que les critères de reconnaissance des centres responsables de ces examens.

2.8.2 Compétences linguistiques des conducteurs : dérogation

Toutes les opérations liées à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sont effectuées dans une des langues indiquées par Infrabel soit généralement en langue française en Région wallonne, soit en langue néerlandaise en Région flamande et dans une de ces deux langues dans la Région de Bruxelles-Capitale. Conformément au Règlement UE 2019/554 modifiant l'annexe VI de la directive 2007/59/CE, tout conducteur circulant sur l'infrastructure ferroviaire belge doit pouvoir lire, écrire, comprendre et communiquer oralement et par écrit, dans la langue de la Région où il circule, selon les exigences spécifiées pour le niveau B1 du cadre européen commun de référence pour les langues. L'annexe C.8 donne un aperçu des postes de signalisation unilingues et bilingues, ainsi que des situations particulières.

Toutefois, sur un tronçon entre les frontières et les gares situées à proximité des frontières et désignées pour servir à des opérations transfrontalières où soit le français, soit le néerlandais est la seule langue opérationnelle, une entreprise ferroviaire peut demander une dérogation à Infrabel pour un ou plusieurs de ses conducteur(s), dès lors qu'elle propose des mesures pour compenser l'insuffisance de compétence linguistique du ou des conducteur(s) par rapport au niveau B1. Pour obtenir cette dérogation, l'entreprise ferroviaire démontre, sur la base d'une analyse de risque appliquant le principe GAME (Globalement Au Moins Equivalent) que les mesures compensatoires sont suffisantes pour garantir un niveau de sécurité équivalent.

Infrabel évaluera le caractère approprié et suffisant des mesures présentées et apportera une réponse motivée en cas de refus de la dérogation, dans un délai raisonnable.

Si lors d'un contrôle, Infrabel constate qu'un conducteur de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire de la dérogation ne respecte pas les mesures compensatoires imposées pour combler l'insuffisance



linguistique, Infrabel se réserve le droit de suspendre la dérogation octroyée le temps nécessaire à l'entreprise ferroviaire pour prendre les mesures correctives.

La suspension prend fin lorsque l'entreprise ferroviaire notifie à Infrabel lesdites mesures correctives et prouve qu'elles sont mises en œuvre.

Toutefois, en cas de récidive, si le non-respect d'une mesure compensatoire prévue par l'entreprise ferroviaire pour combler l'insuffisance linguistique devait, à nouveau, être établi, Infrabel se réserve, dans ce cas, le droit de retirer définitivement à l'entreprise ferroviaire la dérogation octroyée.

3.

INFRASTRUCTURE

3.1 Introduction

Les points 3.2 à 3.5 de ce chapitre décrivent les caractéristiques fonctionnelles et techniques de l'infrastructure ferroviaire exploitée par Infrabel. Les points 3.6 et 3.7 traitent quant à eux des installations de service non exploitées ou non par Infrabel. Finalement, le point 3.8 reprend quelques projets de modernisation entrepris par Infrabel.

Les informations relatives à l'infrastructure ferroviaire au niveau européen sont consultables dans le registre de l'infrastructure (RINF). Ce registre a été introduit par la Directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté et prévoit la transparence concernant les caractéristiques principales de l'infrastructure ferroviaire au niveau européen. Cette application informatique, qui facilite l'accès aux données des registres d'infrastructure nationaux, est mise en place et gérée par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Elle est disponible sur rinf.era.europa.eu/rinf.



3.2 Etendue du réseau

3.2.1 Limites

L'infrastructure ferroviaire est définie comme étant l'ensemble des éléments visés à l'annexe 23 du Code ferroviaire.

La carte de l'infrastructure ferroviaire belge (annexe C.1) donne un aperçu du réseau. L'annexe D.1 présente la dénomination des lignes, leurs caractéristiques principales et leurs particularités.

Quoique faisant partie de l'infrastructure ferroviaire belge, les installations ci-après ne peuvent être utilisées par une entreprise ferroviaire :

- les voies hors service ;
- les raccordements aux installations des services techniques d'Infrabel ;
- les raccordements aux installations des services techniques d'une autre entreprise ferroviaire ;

- les installations pour lesquelles Infrabel a accordé une autorisation d'occupation ;
- les voies réservées aux services techniques d'Infrabel, à une entreprise ferroviaire ou à toute autre entreprise.

3.2.2 Réseaux ferroviaires connectés

L'infrastructure ferroviaire belge donne accès aux infrastructures ferroviaires des pays limitrophes. La liste des points frontières et des gestionnaires de l'infrastructure limitrophes figure à l'annexe D.5. Le point 1.8.5 contient les liens vers les sites internet des gestionnaires de l'infrastructure limitrophes.

3.3 Description du réseau

3.3.1 Identification géographique

3.3.1.1 Typologies de voies

La carte de l'infrastructure ferroviaire belge (annexe C.1) montre les différentes lignes. L'annexe D.2 donne le détail des tronçons à simple voie, à double voie et à plus de deux voies.

3.3.1.2 Ecartements de voies

Toutes les voies de l'infrastructure ferroviaire belge sont construites à l'écartement standard de 1,435m. Les détails relatifs à l'écartement figurent dans la fiche UIC 510 *Wagons - Organe de roulement – Normalisation* et au RSEIF 1.2 – *Voies, ouvrages d'art et gabarits* (à partir de juin 2020 : RDEI 121 - *La voie, le gabarit et le profil transversal*).

3.3.1.3 Gares et nœuds

L'annexe D.3 contient la liste des gares. L'annexe E.1 donne les distances entre les gares et nœuds pour chaque ligne ou référence. La carte de l'infrastructure ferroviaire belge (annexe C.1) permet de localiser ces gares et nœuds.

3.3.2 Caractéristiques

3.3.2.1 Gabarit

Les termes relatifs aux gabarits (dont de chargement) sont traités dans le RSEIF 1.2 – *Voies, ouvrages d'art et gabarits* (à partir de juin 2020 : RDEI 121 - *La voie, le gabarit et le profil transversal*). Quand le gabarit de chargement est dépassé, on parle de transport exceptionnel. Des informations complémentaires sur les transports exceptionnels figurent dans:

- le RSEIF 5.3 – *La circulation des transports exceptionnels* (à partir de juin 2020 : RDEI 453 - *La circulation des transports exceptionnels*) ;
- le RSEIF 4.4 – *Les transports exceptionnels et les chargements* (à partir de juin 2020 : RDEI 443 - *Les transports exceptionnels*).

La norme européenne EN 15273 contient les règles pour les gabarit (interopérables) G1, GA, GB, GC pour les parties hautes et les gabarits G11 et G12 pour les parties basses.

Pour le réseau d'Infrabel, les gabarits BE1, BE2, BE3 et BE4 sont d'application (voir norme EN 15273).

Pour le trafic intermodal, la carte de la liste 5 du tome III du LST (à partir de juin 2020 : les cartes 15a et 15b du RIEI) est d'application. Cette carte indique la codification des transports combinés admis sur l'infrastructure ferroviaire belge.

En ce qui concerne la charge, le réseau est accessible aux charges D4.



Les lignes à grande vitesse ont été conçues pour les charges et vitesses suivantes :

- maximum 22,5 tonnes par essieu pour une vitesse allant jusque 200 km/h ;
- maximum 20 tonnes par essieu pour une vitesse allant jusque 250 km/h ;
- maximum 17 tonnes par essieu pour une vitesse allant jusque 300 km/h.

3.3.2.2 Limites de poids

3.3.2.2.1 Charges autorisées

Des charges maximales autorisées sur le réseau sont définies pour les trains de marchandises. Elles sont consultables par section de ligne et par famille de matériel via l'application *Limit In*, sur le *Business Corner*.

Les charges maximales sont déterminées sur la base :

- des caractéristiques de l'engin moteur (principalement l'adhérence et la puissance) ;
- des caractéristiques de la ligne (valeur et longueur des pentes et des courbes) ;
- des conditions d'exploitation connues pour la ligne concernée (voie unique ou double voie, ligne spécialisée ou mixte, nombre de trains,...) ;
- du risque de détresse acceptable.

Si pour un (ou plusieurs) type(s) de matériel et pour une (ou plusieurs) section(s), le candidat estime que ces charges sont sous-évaluées, il peut demander à ce qu'elles soient revues.

Dans ce cas, il doit fournir les données suivantes au gestionnaire de l'infrastructure :

- masse et longueur de l'engin moteur ;
- nombre d'essieux moteurs ;
- courbe de traction (effort au crochet en fonction de la vitesse) ;
- puissance maximale de l'engin moteur.

Le gestionnaire de l'infrastructure fournira sa réponse et adaptera éventuellement l'application *Limit In* dans les meilleurs délais.

3.3.2.2.2 Charge linéique

Les informations relatives à la charge linéique sont traitées dans le RSEIF 4.4 - *Les transports exceptionnels et les chargements* (à partir de juin 2020 : RDEI 443 - *Les transports exceptionnels*).

3.3.2.3 Rampes

Les rampes ainsi que l'altitude des gares et nœuds sont indiquées sur les profils en long. Les prescriptions particulières applicables aux plans inclinés de la ligne 36 entre Liège-Guillemins et Ans figurent au RSEIF 5.2 – *Les prescriptions d'exploitation des lignes* (à partir de juin 2020 : RDEI 442 – *La Conduite*).

Les candidats peuvent consulter les profils en long sur le *Business Corner* (*Draw In*).

3.3.2.4 Vitesse

L'annexe D.1 contient la vitesse de référence des lignes.

Le détail des vitesses autorisées par la signalisation figure sur les Plans Schématiques de Signalisation. Les candidats peuvent consulter les Plans Schématiques de Signalisation sur le *Business Corner* (*Draw In*).

Le gestionnaire de l'infrastructure peut imposer des vitesses plus restrictives ou moins restrictives sur la base des possibilités d'exploitation ou de contraintes techniques.

3.3.2.5 Longueur maximale du train

La longueur des trains de voyageurs est limitée comme suit :

- rames tractées: 430 m ou 16 véhicules ;
- rames automotrices: 12 voitures ;
- trains à grande vitesse: 18 voitures.

La longueur des trains de marchandises est en principe limitée à 750m, engin(s) moteur(s) inclus. Tout dépassement d'une longueur de 650m doit en tous les cas recueillir l'accord du gestionnaire de l'infrastructure.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut imposer des longueurs plus restrictives ou moins restrictives sur la base des possibilités d'exploitation ou de contraintes techniques. Les règles détaillées figurent dans le RSEIF 4.1 – *Les règles relatives aux trains* (à partir de juin 2020 : RDEI 141 – *Particularités d'exploitation relatives aux trains et circulations assimilées en vigueur sur l'ensemble du réseau*).

La longueur des quais des gares de voyageurs figure à l'annexe D.6. La longueur des voies de croisement et de garage figure à l'annexe D.2.

3.3.2.6 Lignes électrifiées

Le système d'alimentation électrique est décrit dans le RSEIF 2.1 – *Installations fixes de traction électrique* (à partir de juin 2020 : RDEI 123 - *Installations fixes de la traction électrique*).

La plupart des lignes de l'infrastructure ferroviaire belge sont électrifiées en 3 kV continu. Quelques lignes sont électrifiées en 25 kV – 50 Hz. La ligne 24 est électrifiée en 15 kV entre Montzen et la frontière allemande. La carte technique du réseau (annexe C.3) donne un aperçu des lignes électrifiées et de la tension de la caténaire. Les détails figurent dans l'annexe D.1.

La carte de l'annexe C.4 indique l'intensité maximale qui peut être captée par un train sur chaque ligne ou tronçon de ligne.

Infrabel met à disposition des entreprises ferroviaires des installations 3kV pour le préchauffage des voitures. Ce service est expliqué au point 5.4.2.



3.3.3 Systèmes de contrôle du trafic et de communication

3.3.3.1 Systèmes de signalisation

Sauf indication contraire sur la carte reprise à l'annexe C.5, toutes les lignes de l'infrastructure ferroviaire belge sont équipées de signalisation latérale. Les différents systèmes de signalisation sont décrits dans le livre 3 du RSEIF – *Contrôle-commande et signalisation* et le livre 6 – *Exploitation et gestion du trafic – Partie Signalisation* (à partir de juin 2020 : dans la partie 1 du RDEI – *Caractéristiques du réseau*, en particulier le livre 13 – *Signalisation* et la partie 3 du RDEI – *Spécifications techniques et procédures opérationnelles*).

L'annexe D.1 mentionne les particularités de l'équipement des lignes en signalisation.

3.3.3.2 Systèmes de contrôle du trafic

Le centre de gestion du trafic (*Traffic Control*) a pour fonction de surveiller l'évolution de la circulation des trains sur tout le réseau en temps réel et de prendre les mesures correctives nécessaires en cas de perturbations. Il est équipé de systèmes de haute technologie (par exemple des écrans graphiques donnant un aperçu des itinéraires de trains, mis à jour automatiquement en temps réel) et d'équipements de communication modernes.

Les systèmes de contrôle de trafic sont repris dans les différents livres du RSEIF (à partir de juin 2020 : RDEI).

3.3.3.3 Systèmes de communication

Le réseau ferroviaire belge est équipé du *GSM for Railways* (GSM-R). Celui-ci est un standard international pour le réseau radio numérique paneuropéen qui a pour but de rendre interopérables les réseaux ferroviaires, conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 *relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne*.

Le réseau GSM-R doit être utilisé pour toutes les communications de sécurité entre le conducteur de train et le *Traffic Control*. Le GSM-R est disponible sur toutes les lignes du réseau d'Infrabel.

Il supporte les services de voix et de données et fournit le support radio pour le système de signalisation européen 'ETCS (*European Train Control System*) niveau 2'. Jusqu'à récemment, le niveau 2 de l'ETCS n'était utilisé que sur les lignes à grande vitesse L.3 et L.4. Infrabel a commencé à déployer ce système de signalisation sur le réseau conventionnel.

Pour avoir accès au réseau GSM-R d'Infrabel, le matériel doit être équipé d'un cab-radio GSM-R attesté conforme aux exigences nationales et d'une carte SIM Infrabel ou d'un autre gestionnaire de l'infrastructure dont le réseau GSM-R est interconnecté au réseau UIC GSM-R ENIR *Overlay Network*. Dix-sept gestionnaires de l'infrastructure font partie de ce réseau: Autriche, Belgique, Suisse, République tchèque, Allemagne, Danemark, Espagne, France, Italie, Norvège, Pays-Bas, Suède, Slovaquie, Grande-Bretagne, Slovénie, Hongrie et Luxembourg. Un aperçu des possibilités de *roaming* entre les différents réseaux GSM-R figure à l'annexe E.4.

La carte SIM doit être configurée conformément aux normes EIRENE (*European Integrated Railway Radio Enhanced Network*). Pour obtenir une carte SIM Infrabel, l'entreprise ferroviaire doit s'adresser à son *Key Account Manager*. Dans sa demande, l'entreprise ferroviaire doit préciser pour quel engin la carte SIM est destinée. Les cartes SIM Infrabel sont gratuites pour les cab-radios.

L'accord préalable d'Infrabel est requis pour l'exploitation du réseau GSM-R à d'autres fins que la communication de sécurité ou la communication ETCS mentionnées ci-dessus. Afin de protéger ces fonctions prioritaires de sécurité et de trafic, Infrabel peut refuser l'accès au réseau GSM-R pour d'autres applications.



Les réseaux à large bande des opérateurs de téléphonie mobile publics et ceux du GSM-R coexistent dans la bande des 900 MHz. Depuis le 1^{er} août 2019, suite à une décision de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT), un risque accru d'interférences existe. Infrabel encourage les entreprises ferroviaires à rendre les récepteurs radio à bord de leurs trains résistants aux interférences, par le biais de récepteurs améliorés et/ou de filtres pour la radio cabine et la radio EDOR. Des initiatives ont également été prises au niveau européen et il existe un cadre législatif avec la STI CCS (*Control Command and Signalling* - EU 2016/919) pour obliger cet équipement à bord du nouveau matériel roulant ou lors de modifications majeures apportées à celui-ci. Si cet équipement n'est pas installé à bord du matériel roulant, l'entreprise ferroviaire doit informer Infrabel des mesures qu'elle a prises pour prévenir les interférences. Pour les lignes équipées en 'ETCS niveau 2', la date butoir est le 31 juillet 2020.

Sans préjudice d'autres dispositions, les demandeurs d'autorisation de mise en service et les entreprises ferroviaires prennent les dispositions nécessaires pour que les équipements GSM-R, aussi bien pour la transmission vocale que pour la transmission de données nécessaires à la circulation en 'ETCS niveau 2 FS' soient conformes aux normes ETSI TS 102 933-1 (version 2.1.1 ou supérieure) et TS 102 933-2 (version 2.1.1 ou supérieure).

3.3.3.4 Systèmes d'aide à la conduite et systèmes de signalisation de cabine

Les systèmes d'aide à la conduite sont décrits dans le RSEIF 3.2 – *L'aide à la conduite* (à partir de juin 2020: RDEI 133 – *Le système de signalisation de cabine TVM*).

La carte reprise à l'annexe C.5 donne un aperçu de l'implantation des systèmes d'aide à la conduite et des systèmes de signalisation de cabine et la liste 1 du tome III du LST (voir annexe D.1) en donne le détail.

L'état des lieux de l'équipement du réseau en ETCS se trouve en annexe C.6.

3.4 Restrictions du trafic

3.4.1 Infrastructure spécialisée

Les restrictions applicables aux circulations sur certaines lignes figurent au RSEIF 5.2 – *Les prescriptions d'exploitation des lignes* (à partir de juin 2020 : RDEI 142 – *Particularités d'exploitation en vigueur dans certaines installations et sur certains tronçons de ligne*). Les prescriptions particulières à certaines lignes et à certains véhicules figurent à l'annexe D.8.

La liste des lignes spécialisées marchandises se retrouve à l'annexe B.4.

Il n'y a pas de ligne principale dédiée. Les lignes dont le numéro est supérieur à 200 sont dites « industrielles » et sont utilisées pour le trafic de marchandises.

3.4.2 Restrictions environnementales

Certaines restrictions environnementales peuvent être imposées par Infrabel dans le cadre du respect du contenu des permis d'urbanisme et/ou d'environnement délivrés par les Régions. Celles-ci peuvent concerner, soit le matériel roulant, soit les capacités (nombre de circulations autorisées, par catégories de trains, de jour, de nuit ou de week-end...).

Infrabel peut, en l'occurrence et en fonction du contenu de ces permis d'urbanisme et/ou d'environnement, refuser des capacités à certains moments de la journée sur des lignes, même si ces dernières ne sont pas déclarées saturées.

3.4.3 Marchandises dangereuses

Les prescriptions applicables au transport international de marchandises dangereuses se trouvent dans l'arrêté royal du 2 novembre 2017 *relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives*, tel que modifié par l'arrêté royal du 7 avril 2019 *portant modification de l'annexe 3 à l'arrêté royal du 2 novembre 2017* précité et dans le Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses (RID).

Les mesures à prendre en cas d'accident dans lequel un ou plusieurs wagon(s) RID est (sont) impliqué(s) sont exposées dans le RSEIF 5.5 – *Les mesures à prendre en cas d'accident, d'obstacle, d'incident ou de détresse* (à partir de juin 2020 : RDEI 352 – *Accidents, incidents, détresses*).

Le transport de marchandises dangereuses est interdit sur certaines lignes. Les détails se retrouvent à l'annexe D.1.

3.4.4 Tunnels avec restrictions

Les tunnels du réseau figurent sur la carte technique du réseau (annexe C.3).

Les restrictions applicables aux circulations dans les tunnels de certaines lignes figurent au RSEIF 5.2 – *Les prescriptions d'exploitation des lignes* (à partir de juin 2020 : RDEI 142 - *Particularités d'exploitation en vigueur dans certaines installations et sur certains tronçons de ligne*). Les prescriptions particulières à certaines lignes et à certains véhicules figurent à l'annexe D.8.

3.4.5 Ponts avec restrictions

Les ponts mobiles du réseau figurent sur la carte technique du réseau (annexe C.3).

Les heures de fermeture de ces ponts à la circulation des trains sont consultables auprès du gestionnaire de l'infrastructure. Les prescriptions particulières à certaines lignes et à certains véhicules figurent à l'annexe D.8.

3.5 Disponibilité de l'infrastructure

Une partie des capacités est attribuée à Infrabel pour l'entretien, le renouvellement et l'extension de l'infrastructure. De plus amples informations à ce sujet sont reprises au point 4.5.

3.6 Installations de service

Ce point cite les installations de service pouvant être exploitées par les gestionnaires de l'infrastructure, selon la directive 2012/34/UE, et auxquelles leurs réseaux donnent accès. Infrabel exploite quelques-unes de ces installations.

Les installations de service exploitées par des tiers sont traitées au point 3.7 ci-après.

L'annexe E.2 donne un aperçu des installations de service de tous les exploitants.

L'accès aux installations de service, ainsi qu'aux services fournis dans ces installations, est explicité au chapitre 5.

3.6.1 Gares de voyageurs

Infrabel n'exploite pas de gares de voyageurs.

En revanche, conformément à l'annexe 23 du Code ferroviaire, les quais font partie de l'infrastructure d'Infrabel, à qui l'accès doit être demandé par le biais d'une demande de capacité. L'annexe D.6 présente les gares équipées de quais voyageurs. La longueur de ces quais est également reprise dans cette liste.

3.6.2 Terminaux de marchandises

Infrabel n'exploite pas de terminaux de marchandises.

3.6.3 Faisceaux de triage et de formation

Infrabel exploite différents faisceaux pour la formation ou pour le triage des trains ainsi que pour le garage du matériel roulant.

La liste de ces faisceaux se retrouve à l'annexe E.2 de ce document. Les équipements techniques sont repris à l'annexe F.1 et l'annexe D.9 indique les heures d'ouverture de ces faisceaux.

Pour l'accès aux faisceaux, la signature préalable d'un protocole local est exigée (voir point 2.3.1.2).

3.6.4 Faisceaux de garage

Voir point 3.6.3.

3.6.5 Installations d'entretien

Infrabel n'exploite pas d'installations pour la maintenance du matériel roulant.

3.6.6 Infrastructures techniques

Infrabel dispose d'infrastructures techniques, par exemple pour la fourniture d'électricité, d'eau et d'air comprimé. La liste de ces infrastructures et de leur localisation figure en annexe F.1.

3.6.7 Infrastructures portuaires maritimes et intérieures

Infrabel n'exploite pas d'installations portuaires maritimes et intérieures.

3.6.8 Infrastructures d'assistance

Infrabel ne dispose pas d'infrastructures d'assistance.

3.6.9 Installations d'approvisionnement en carburant

Infrabel met à disposition des entreprises ferroviaires des plateformes d'approvisionnement en carburant, équipées ou non d'une installation d'approvisionnement fixe exploitée par un tiers. Ces dernières sont détaillées à l'annexe D.7.

3.7 Installations de service non exploitées par Infrabel

La loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 imposent aux exploitants d'installations de service reliées au réseau d'Infrabel et/ou aux prestataires de services dans ces installations, la fourniture d'informations sur les conditions et les tarifs qu'ils pratiquent pour l'accès à leurs installations ainsi que pour la prestation de services.

Ces informations doivent être intégrées dans le document de référence du réseau d'Infrabel, éventuellement via un hyperlien vers un site internet (site internet propre ou portail commun) où ces informations sont mises gratuitement à disposition.

Afin d'aider les exploitants d'installations de service et prestataires de services à décrire leurs installations et/ou services, le secteur ferroviaire a élaboré un modèle commun qui reflète les obligations du règlement d'exécution précité. Ce modèle peut être utilisé par les exploitants et prestataires, s'ils le souhaitent. Il est disponible en anglais, néerlandais et français. La publication des informations doit se faire dans deux langues de l'Union Européenne.



- [Modèle commun applicable aux installations de service \(FR\)](#)
- [Modèle commun applicable aux installations de service \(NL\)](#)
- [Modèle commun applicable aux installations de service \(ANG\)](#)

Infrabel invite les exploitants d'installations de service reliées au réseau ferroviaire belge et les prestataires de services à communiquer leurs informations à l'adresse customercare@infrabel.be.

Infrabel n'est pas responsable des informations fournies par les exploitants et prestataires.

L'annexe E.2 donne un aperçu des installations de service exploitées par des parties tierces.

3.8 Développement de l'infrastructure

Infrabel développe sans cesse son infrastructure, y compris son infrastructure locale. Parmi ses projets en cours et futurs, le projet RER qui vise à absorber la croissance du trafic vers et dans la capitale, des projets destinés à accroître l'intermodalité rail-mer dans les principaux ports, ... Ces différents projets sont présentés sur le site www.infrabel.be.

Les canaux de communication entre Infrabel et ses clients au sujet des travaux (ou des restrictions temporaires de capacités) sont expliqués aux points 4.5 et 4.9.5.

4.

ATTRIBUTION DES CAPACITÉS

4.1 Introduction

La procédure d'attribution des capacités est décrite dans ce quatrième chapitre. On distingue la capacité d'une part pour les sillons **//YourMoves** (points 4.2 à 4.8, Infrabel en tant que gestionnaire de l'infrastructure) et d'autre part pour les capacités locales **//YourShunts** (point 4.9, Infrabel en tant qu'exploitant d'installations de service).

Les conditions applicables aux sillons préétablis et aux réserves de capacités sur les corridors de fret mentionnés au point 1.9, y compris l'attribution de sillons par les C-OSS concernés, sont décrites dans le *Book 4* du *Corridor Information Document* de chaque corridor.



4.2 Description de la procédure

4.2.1 Organismes concernés

4.2.1.1 Candidats

Les candidats entreprises ferroviaires (voir point 2.2.1.1) et candidats non entreprises ferroviaires (voir point 2.2.1.2) peuvent introduire une demande de capacités ou une demande d'étude de capacités. Le chapitre 2 décrit à quelles conditions les candidats peuvent introduire une demande de capacités.

Les demandes de capacités des candidats non entreprises ferroviaires doivent être réalisées conformément au contrat de réservation des capacités (annexe B.3).

4.2.1.2 Gestionnaire de l'infrastructure

Le gestionnaire de l'infrastructure est l'organisme qui est responsable de l'attribution des sillons de l'infrastructure ferroviaire.



Toutes les demandes de capacités doivent lui être adressées, à l'exception des sillons préétablis et des réserves de capacités sur les corridors de fret selon le Règlement (UE) 913/2010 (voir point 4.2.1.3).

En cas de demandes concurrentes, il met en place une procédure de coordination telle que décrite au point 4.4.1.

Selon l'article 28 du Code ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités qui restent disponibles.

4.2.1.3. Corridor One-Stop Shop

Conformément au Règlement (UE) 913/2010, pour les sillons préétablis et les réserves de capacités sur les corridors de fret mentionnés au point 1.9, la décision d'allocation est prise par le C-OSS responsable (voir point 1.8.6) au nom des gestionnaires de l'infrastructure et celle-ci est transmise aux gestionnaires de l'infrastructure concernés et aux candidats.

Les conditions applicables à l'utilisation des corridors de fret sont décrites dans le *Book 4 du Corridor Information Document* de chaque corridor.

4.2.1.4. Organe de contrôle – le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National

Le Code ferroviaire fixe dans ses articles 62 à 66 les missions et pouvoirs de l'organe de contrôle. L'arrêté royal du 25 octobre 2004 *créant le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National et fixant sa composition ainsi que le statut applicable à ses membres*, prévoit dans son article 2 bis que ce service est l'organe de contrôle.

Quelques-unes des compétences de l'organe de contrôle, notamment concernant la répartition des capacités d'infrastructure, sont présentées au point 1.4.3. Au surplus, il est renvoyé au Code ferroviaire et au site internet de l'organe de contrôle (www.regul.be/fr/transport-ferroviaire).





4.2.2 Procédures de demandes de capacités et d'attribution de sillons

Le tableau ci-dessous reprend les différents termes utilisés dans ce chapitre ainsi que leur équivalence :

Etudes de faisabilité	Demandes de capacités pendant le processus d'élaboration de l'horaire de service	Demandes de capacités en dehors du processus d'élaboration de l'horaire de service		
		Late Path Requests	Ad Hoc Requests	Ad Hoc Requests
Feasibility Studies Jusqu'au troisième lundi de janvier A-1	New Path Requests Du 15 décembre A-2 au deuxième lundi d'avril A-1	Late Path Requests Du deuxième mardi d'avril A-1 au deuxième ou troisième lundi d'octobre A-1	Ad Hoc Requests Du deuxième ou troisième mardi d'octobre A-1 au deuxième samedi de décembre A-1	Ad Hoc Requests Du deuxième dimanche de décembre A-1 au deuxième samedi de décembre A
Long terme	Long terme	Long terme	Long terme	Long terme (modifications intermédiaires) Court terme Temps réel

A = année de l'horaire de service du présent document de référence du réseau.

La procédure concernant les sillons préétablis et les réserves de capacités sur les corridors de fret peut être retrouvée dans le *Book 4* du *Corridor Information Document* du corridor respectif.

4.2.2.1 Introduction de la demande de sillons

4.2.2.1.1 Principes généraux

Toute demande d'étude de capacités ou toute demande de capacités peut concerner une des catégories suivantes :

- trains de marchandises (y compris ceux avec transports exceptionnels) ;
- parcours à vide du service marchandises ;
- trains de voyageurs (y compris parcours avec du matériel historique) ;
- parcours à vide du service voyageurs ;
- trains techniques autres que ceux à la demande d'Infrabel.

L'introduction d'une demande de capacités pour les catégories précitées doit se faire selon les règles édictées ci-après :



	En long terme	En court terme	En temps réel
Demandes internationales	<ul style="list-style-type: none"> - Soit, à l'aide de l'application PCS (<i>Path Coordination System</i>) ; - Soit, à l'aide de l'application <i>Book In</i>. Les demandes doubles ne sont pas permises.		Obligatoirement à l'aide de l'application <i>Book In</i> .
	En cas d'indisponibilité desdites applications, il est obligatoire d'utiliser les formulaires repris aux annexes :		
	B.1.1 (marchandises) B.1.3 (voyageurs /parcours techniques)	B.1.2 (marchandises) B.1.3 (voyageurs /parcours techniques)	B.1.2 (marchandises) B.1.3 (voyageurs/ parcours techniques)
	En ce qui concerne les sillons préétablis et les réserves de capacités (corridors de fret), l'application PCS doit être utilisée. En ce qui concerne les capacités demandées dans le cadre du projet-pilote TTR, l'application PCS est à utiliser.		Conformément au contrat de réservation des capacités (annexe B.3), un candidat non entreprise ferroviaire ne peut pas introduire de demande de capacités en temps réel ; seule l'entreprise ferroviaire désignée par le candidat non entreprise ferroviaire peut l'introduire.
Demandes nationales	Obligatoirement à l'aide de l'application <i>Book In</i> sauf si celle-ci est indisponible. Si tel est le cas, alors, les formulaires de capacités repris aux annexes B.1.1, B.1.2 et B.1.3 doivent être utilisés.		
			Conformément au contrat de réservation des capacités (annexe B.3), un candidat non entreprise ferroviaire ne peut pas introduire de demande de capacités en temps réel ; seule l'entreprise ferroviaire désignée par le candidat non entreprise ferroviaire peut l'introduire.

Tout autre mode d'introduction pour une demande de capacités ou pour une demande d'étude de capacités (téléphone, e-mail sans formulaire de demande, ...) sera refusé par le gestionnaire de l'infrastructure.

L'application *Book In* est disponible sur le *Business Corner* d'Infrabel. Pour pouvoir l'utiliser, les candidats doivent introduire une demande via leur *Key Account Manager*.

L'application *Path Coordination System* (PCS) est disponible sur le site internet de *RailNetEurope* (www.rne.eu). Pour pouvoir l'utiliser, des codes d'accès doivent être demandés à *RailNetEurope*. L'utilisation de cette application est fortement recommandée pour les demandes de capacités internationales et est obligatoire pour les demandes de sillons préétablis et de réserves de capacités (corridors de fret).



Les demandes de capacités ou d'études de capacités introduites à l'aide des formulaires prévus à l'annexe B, suite à une indisponibilité des applications *Book In* ou PCS, sont transmises par courrier électronique au bureau compétent (voir point 1.8.1).

Le gestionnaire de l'infrastructure examine la recevabilité de la demande de capacités et en réalise l'étude technique.

Il est fortement recommandé pour tout candidat sollicitant une capacité pour un train de marchandises au départ ou à l'arrivée d'une installation, qui n'est pas l'origine ou la destination des wagons, de fournir certains renseignements complémentaires. Ainsi, il devrait mentionner dans l'application *Book In*, l'application *Path Coordination System* ou dans le formulaire de demande de capacités :

- la provenance et/ou la destination des wagons même si celle(s)-ci s'effectue(nt) en partenariat avec un autre opérateur ;
- la durée prévue du séjour dans ladite installation ;
- le nom de l'autre entreprise ferroviaire qui assurera l'acheminement au départ ou à l'arrivée du train.

Pour toutes les demandes ad hoc relatives au transport international et qui sont introduites pour l'adaptation du service des trains en court terme ou en temps réel, il est conseillé pour des raisons opérationnelles que les candidats complètent préalablement leurs demandes avec le numéro de train international attribué par le gestionnaire de l'infrastructure compétent. Les gestionnaires de l'infrastructure ainsi que leurs données de contact sont mentionnés à l'annexe D.11.

Lorsqu'un candidat introduit une demande de capacité internationale, celui-ci doit s'assurer que pour le ou les point(s)-frontière(s) concerné(s), une commande cohérente et similaire soit adressée au(x) gestionnaire(s) de l'infrastructure concerné(s). Par commande cohérente et similaire, il y a lieu d'entendre :

- même point-frontière ;
- même caractéristique de circulation à la frontière (jours de circulation) ;
- même heure-frontière ;
- mêmes paramètres techniques.

4.2.2.1.2 Transport de voyageurs

Conformément au Code ferroviaire (article 31) et selon les modalités prévues au Règlement d'exécution CE N°869/2014 de la Commission du 11 août 2014 *relatif à de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs*, lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs, il en informe le gestionnaire de l'infrastructure et l'organe de contrôle au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte.

Le ministre, le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public concerné peuvent demander à l'organe de contrôle, dans un délai d'un mois à compter de la réception de cette information, de déterminer si l'exercice de ce droit serait susceptible de compromettre l'équilibre économique du contrat de service public lorsque l'exercice de ce droit couvre le même trajet que le contrat de service public en question ou un trajet alternatif.

L'organe de contrôle motive sa décision et précise, dans le cas où le service de transport de voyageurs envisagé compromettrait l'équilibre économique du contrat de service public, les changements qui pourraient être apportés à ce service afin qu'il puisse être exercé.

Dans ce cas, il en informe immédiatement le ministre qui peut proposer l'adoption d'une décision, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, visant à limiter ce droit d'accès. A cet effet, l'arrêté royal



susmentionné est porté à la connaissance du gestionnaire de l'infrastructure au plus tard deux mois après que la décision de l'organe de contrôle ait été notifiée au ministre.

4.2.2.1.3 Transport international de marchandises

Dans le cadre de l'harmonisation des sillons et en cas d'utilisation de l'application *Book In*, lorsqu'un transport international de marchandises est assuré en partenariat entre deux ou plusieurs entreprises ferroviaires, il est souhaitable que le candidat mentionne dans sa demande de capacités le nom de la ou des entreprise(s) ferroviaire(s) qui assurer(a) (ont) ledit trafic sur les réseaux voisins. A cet égard, il est possible d'indiquer cette information dans le champ « commentaire » de la demande de capacités dans *Book In*.

Aussi, en cas d'utilisation de l'application *Book In* et lorsqu'un transport international de marchandises implique également une desserte nationale entre deux entreprises ferroviaires partenaires, il est souhaitable que les candidats mentionnent dans leur demande de capacités respective, le nom de l'entreprise ferroviaire cédante ou cessionnaire selon le cas de figure. A cet égard, il est possible d'indiquer cette information dans le champ « commentaire » de la demande de capacités dans *Book In*.

Suite à une délégation de pouvoir octroyée par le gestionnaire de l'infrastructure SNCF-Réseau, Infrabel est chargée d'attribuer les numéros internationaux fret pour la relation Pays-Bas – Belgique et vice-versa. Pour tout trafic se prolongeant au-delà de ces deux pays, ladite attribution n'est plus du ressort d'Infrabel. Au vu d'une attribution correcte du numéro international sur l'ensemble du parcours, tout candidat doit ainsi indiquer sur sa demande de capacité la gare d'origine de son sillon ainsi que la gare de destination.

Il est vivement conseillé que les candidats mentionnent l'heure cadencée dans toute demande de capacité incluant un itinéraire via le point-frontière de Montzen. La cadence fixée entre Infrabel et *DB Netze* est de cinq sillons par heure et par sens:

Montzen-frontière	
Sens Allemagne - Belgique	Sens Belgique - Allemagne
xxh13	xxh17
xxh25	xxh26
xxh37	xxh37
xxh49	xxh50
xxh01	xxh01

Si aucune heure-frontière cadencée n'est mentionnée dans la demande de capacité, le traitement de celle-ci sera plus complexe pour Infrabel, pour des raisons d'harmonisation avec *DB Netze*.

4.2.2.1.4 Paramètres du sillon

Lors de sa demande de capacités, le candidat doit donner tous les paramètres nécessaires (longueur, charge, matériel de traction, ...) pour permettre au gestionnaire de l'infrastructure d'attribuer un sillon correct.



4.2.2.2 Attribution des sillons

Le gestionnaire de l'infrastructure attribue le sillon demandé s'il est disponible. Sinon, il propose – dans la mesure du possible et pour autant que les informations lui ayant été communiquées soient suffisantes – un sillon alternatif sur la base des besoins commerciaux exprimés par le candidat. Si tel cas de figure se produit, le dossier est considéré comme une seule et même demande et le candidat ne doit donc pas introduire une nouvelle demande à cet effet.

Les demandes de capacités sont introduites et traitées en respectant le schéma temporel et les phases reprises au point 4.3. Le processus de coordination en cas de demandes concurrentes est expliqué au point 4.4.1.

Le gestionnaire de l'infrastructure notifie les attributions de sillons par courrier électronique. Les horaires peuvent également être consultés dans le Business Corner (*Book In, ...*) et le cas échéant dans *Path Coordination System*.

En ce qui concerne les sillons préétablis et les réserves de capacités (corridors de fret), le C-OSS prend la décision d'attribution des sillons au nom du gestionnaire de l'infrastructure et la communique via PCS.

Le gestionnaire de l'infrastructure attribue les sillons pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service.

La numérotation attribuée aux trains est explicitée à l'annexe D.11. Les numéros de train peuvent être complétés par des détrompeurs (/1, /2, ...) pour des raisons purement opérationnelles.

Le détenteur du sillon est tenu, à tout moment, du respect du sillon attribué. Le respect du sillon attribué implique en particulier le respect des temps de parcours alloués et la compatibilité du matériel avec les caractéristiques de l'itinéraire.

Plus d'informations concernant la rédaction et la publication des horaires se trouvent sur le *Business Corner*.

4.2.2.3 Modification des sillons attribués

Toute modification d'un sillon déjà attribué, et notamment toute modification de la composition du train et/ou du trajet, qui pourrait avoir pour effet de rendre impossible le respect du sillon attribué doit faire l'objet d'une demande de modification du sillon, qui sera traitée comme une nouvelle demande au sens du point 4.2.2.1 et entraînera la facturation de coûts administratifs conformément aux règles définies dans l'annexe F.4.

4.2.2.4 Suspension ou retrait des sillons

Le gestionnaire de l'infrastructure peut suspendre ou retirer le droit d'utiliser le sillon attribué, sans préavis, en cas d'urgence ou de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure ferroviaire momentanément inutilisable, le temps nécessaire à la remise en état des installations (article 44 du Code ferroviaire).

Le gestionnaire de l'infrastructure en informe le détenteur du sillon par courrier électronique.

4.2.2.5 Renonciation aux sillons

Tout détenteur de sillons peut renoncer à l'utilisation de tout ou partie des sillons attribués. Il exerce ce droit dans les conditions prescrites au point 6.4.1.

Toute demande de renonciation partielle ou totale de sillons doit être introduite suivant les modalités définies au point 4.2.2.1.



Le sillon sur lequel porte la renonciation totale ou partielle est considéré comme à nouveau disponible.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut accorder à tout candidat la capacité devenue disponible pour autant que celle-ci satisfasse à l'ensemble des conditions préalables à l'utilisation.

4.2.3 Projets-pilotes « Redesign of the international timetabling process »

Depuis l'horaire de service 2020, des projets-pilotes sont lancés afin de tester les processus du projet « renouvellement du processus d'horaire de service international » (TTR, *Redesign of the international timetabling process*, voir point 1.10.3). Les lignes du réseau ferroviaire sur lesquelles le projet-pilote « Anvers-Rotterdam » est d'application sont les suivantes:

Ligne	Tronçons
L12	Y Mariaburg – Essen Grens
L12/1	Y Driehoekstraat – Y Sint-Mariaburg
L27A	Y Driehoekstraat – Y Schijn
L12	Y Luchtbal – Y Sint-Mariaburg
L25*	Antwerpen Centraal – Y Luchtbal
L4*	Y Luchtbal – Meer Grens

* sauf pour le *rolling planning*.

Les projets-pilotes contiennent deux piliers: les demandes pour le planning annuel et les demandes pour le *rolling planning*.

Pour le *rolling planning*, les capacités sont protégées (*safeguarded capacity*) et peuvent être demandées au plus tôt quatre mois et au plus tard un mois avant le premier jour de circulation et ce, pour permettre de préparer une offre qualitative. Après ces délais, les capacités protégées restantes sont ajoutées à la capacité résiduelle. Les demandes doivent correspondre aux caractéristiques du sillon publié.

Il reste possible d'introduire des demandes de capacités pour le planning annuel. Ce type de demandes se fera conformément aux modalités décrites aux points 4.2.2.1 et 4.3.1.2 du présent document.

En ce qui concerne les capacités demandées dans le cadre du projet-pilote TTR, l'application PCS est à utiliser.

Plus de détails sur les capacités protégées pour le *rolling planning* sont disponibles sur cms.rne.eu/ttrcommunication-platform/rotterdam-antwerp-library.

Plus d'informations sur les projets-pilotes TTR et sur les demandes de sillons sont disponibles sur le site internet www.rne.eu/sales-timetabling/ttr/.

4.3 Calendrier pour les demandes de capacités et l'attribution des sillons

4.3.1 Planning pour l'établissement de l'horaire de service

4.3.1.1 Prescrits légaux

Les délais imposés quant au processus de répartition des capacités sont prévus au Chapitre 4 du Titre 3 du Code ferroviaire. Conformément à celui-ci, l'entrée en vigueur de l'horaire de service a lieu à minuit le deuxième samedi de décembre.

Afin de traduire et compléter les prescrits légaux figurant dans le Code ferroviaire, *RailNetEurope* fixe annuellement un planning précis pour chaque phase préparatoire de l'horaire de service.

4.3.1.2 Planning annuel établi par RailNetEurope

Pour l'établissement de l'horaire de service annuel 2020, RNE a établi les dates butoirs et périodes suivantes :

Études de faisabilité		
Date limite pour l'introduction des demandes d'étude de faisabilité	Le 21 janvier 2019	Candidat
Date limite pour la réponse aux demandes d'étude de faisabilité	Le 18 mars 2019	Infrabel

Demandes de sillons initiales		
Finalisation des catalogues de sillons préétablis	Le 14 janvier 2019	Infrabel et C-OSS
Soumission des demandes de capacités (New Path Requests)*	Du 15 décembre 2018 au 8 avril 2019	Candidat
Etablissement du projet d'horaire de service	Du 9 avril 2019 au 1 ^{er} juillet 2019	Infrabel
Réunion technique	Du 11 juin 2019 au 14 juin 2019	Infrabel et autres GI
Publication du projet d'horaire de service international (draft offer)	Le 1 ^{er} juillet 2019**	Infrabel
Observations et commentaires	Du 2 juillet 2019 au 2 août 2019***	Candidat
Date limite pour fournir une réponse finale (final offer)	Le 19 août 2019	Infrabel

Début de validité	
Début de validité de l'horaire de service 2020	Le 15 décembre 2019 à 00 h 01

* Si le deuxième lundi d'avril tombe le lundi de Pâques, alors la date butoir est reportée d'un jour ouvrable.

** Le délai maximal prévu par le Code ferroviaire est de quatre mois à partir de la date limite du dépôt des demandes.

*** Les candidats ont toujours un délai légal d'un mois à partir de la publication du projet d'horaire de service pour envoyer leurs observations et commentaires.

Le bureau compétent pour traiter ce type de demande est le bureau I-CBE.331. Les demandes introduites exceptionnellement via les documents indiqués au point 4.2.2.1 sont à transmettre à ce bureau dont les coordonnées sont reprises au point 1.8.1.

Les demandes de capacités introduites auprès des C-OSS des corridors de fret dans le cadre de la confection de l'horaire de service annuel suivent globalement les mêmes principes que ceux du planning de RNE. Ceux-ci sont détaillés dans le *Corridor Information Document* (point 1.9).



4.3.2 Planning pour les demandes de capacités en dehors de la procédure d'élaboration de l'horaire de service

4.3.2.1 Demandes hors délais pour le prochain horaire de service

Les demandes introduites dans les délais (*New Path Requests*) sont prioritaires sur les demandes introduites hors délais (*Late Path Requests* et *Ad Hoc Requests*), c'est-à-dire après le deuxième lundi d'avril A-1. En cas de conflit entre une demande introduite hors délais et une demande introduite dans les délais, le gestionnaire de l'infrastructure propose des sillons différents pour les demandes introduites hors délais.

<i>Late Path Requests</i>		
Premier jour pour la soumission des <i>Late Path Requests</i>	Le 9 avril 2019	Candidat
Premier jour pour répondre aux <i>Late Path Requests</i>	Le 20 août 2019	Infrabel
Dernier jour pour la soumission des <i>Late Path Requests</i>	Le 21 octobre 2019	Candidat
Dernier jour pour répondre aux <i>Late Path Requests</i>	Le 18 novembre 2019	Infrabel
<i>Ad-Hoc Requests</i>		
Premier jour pour les <i>Ad Hoc Requests</i>	Le 22 octobre 2019	Candidat

Le bureau compétent pour traiter ce type de demandes est le bureau I-CBE.331. Les demandes introduites exceptionnellement via les documents indiqués au point 4.2.2.1 sont à transmettre à ce bureau aux coordonnées reprises au point 1.8.1.

Les demandes reçues par le gestionnaire de l'infrastructure moins de dix jours ouvrables avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service sont traitées conformément à la procédure indiquée au point 4.3.2.2 ci-après comme s'il s'agissait de demandes de capacités à programmer dans l'horaire de service en cours.

4.3.2.2 Demandes de capacités à programmer dans l'horaire de service en cours

4.3.2.2.1 Adaptations de l'horaire de service à long terme

Pendant sa période de validité, l'horaire est susceptible d'être soumis à des modifications qui interviennent à certaines dates. Ces modifications sont annoncées comme modifications intermédiaires. La liste des dates de modifications intermédiaires (et ainsi des périodes d'application entre deux dates de modifications intermédiaires) est consultable auprès du gestionnaire de l'infrastructure (bureau I-CBE.331, coordonnées voir point 1.8.1). Ces dates sont fixées de commun accord entre les différents gestionnaires de l'infrastructure et entreprises ferroviaires lors des réunions RNE et FTE (*Forum Train Europe*). Elles sont également publiées sur les sites www.forumtraineurope.eu et www.rne.eu.

Le bureau compétent pour traiter ce type de demandes est le bureau I-CBE.331. Les demandes introduites exceptionnellement via les documents indiqués au point 4.2.2.1 sont à transmettre à ce bureau dont les coordonnées sont reprises au point 1.8.1.

4.3.2.2 Adaptations de l'horaire de service à court terme

Les candidats peuvent demander des adaptations au service des trains en dehors des dates prévues pour les modifications intermédiaires.

Ces adaptations à court terme sont publiées par voie électronique via un bulletin.

Le bulletin contient les données relatives aux horaires des trains et parcours à vide ainsi que toutes les autres informations du gestionnaire de l'infrastructure et celles demandées par le candidat qui sont utiles à la circulation des trains et parcours à vide concernés. La date d'application du bulletin est la date du premier sillon concerné par le bulletin.

La règle générale concernant le délai de réception des demandes de capacités à court terme est fixée à J-2 (jours ouvrables) à 10h. Pour les demandes de capacités qui respectent ce délai de réception, le bulletin d'organisation sera publié au plus tard le jour J-1 (jour ouvrable), à 12h, sauf en cas de force majeure, d'incidents avec un gros impact sur le trafic ferroviaire ou de grèves.

Les demandes de capacités soumises après cette date limite de réception ou qui, en raison d'une situation exceptionnelle, ne peuvent être traitées à temps, seront traitées en temps réel (voir 4.3.2.2.3 ci-dessous).

Les exceptions suivantes s'appliquent à cette règle générale :

Type de demande	Date limite de réception de la demande (jours ouvrables)	Publication du bulletin (jours ouvrables)
Transports exceptionnels avec restrictions	Jusque J-6 à 10 h	Au plus tard J-2 à 12 h
Transports ordinaires et exceptionnels sans restrictions (vitesse demandée ≤ 60 km/h) ¹	Jusque J-4 à 10 h	Au plus tard J-1 à 12 h
Adaptations suite aux jours fériés sur le réseau belge et sur les réseaux étrangers	Jusque J-4 à 10 h	Au plus tard J-1 à 12 h

¹ Cf. Parcours avec du matériel historique.

Si la date limite de réception n'est pas respectée pour les types de demandes mentionnés dans le tableau ci-dessus, la publication du bulletin d'organisation ne peut être garantie dans les délais et les demandes seront traitées si possible en temps réel, à l'exception des 'transports exceptionnels avec restrictions', pour lesquels les demandes présentées en dehors du délai de réception seront refusées pour des raisons opérationnelles et de sécurité.

Le bureau compétent pour traiter ce type de demandes est le bureau I-CBE.333. Les demandes introduites exceptionnellement via les documents indiqués au point 4.2.2.1 sont à transmettre à ce bureau dont les coordonnées sont reprises au point 1.8.1.

4.3.2.2.3 Adaptations de l'horaire de service en temps réel

Les entreprises ferroviaires (désignées ou non par un candidat non entreprise ferroviaire) peuvent demander des adaptations au service des trains en dehors des délais prescrits pour les adaptations à court terme (voir point 4.3.2.2.2), excepté pour les transports exceptionnels avec restrictions.

Le bureau compétent pour traiter ce type de demandes est le bureau I-TO.16 (coordonnées voir point 1.8.1).



4.4 Procédure d'attribution des sillons

4.4.1 Procédure de coordination et gestion des demandes concurrentes

Quand le gestionnaire de l'infrastructure reçoit des demandes de capacités visant à former un sillon international, il se coordonne avec les gestionnaires de l'infrastructure concernés en vue de proposer des capacités harmonisées, dans la mesure du possible. Cette harmonisation se déroule dans le cadre de la coopération au sein de RNE.

En outre, le gestionnaire de l'infrastructure organise la coordination des demandes concurrentes dans le cadre de l'attribution des sillons. Le C-OSS traite les demandes concurrentes dans le cadre de l'attribution des sillons préétablis et des réserves de capacités sur les corridors de fret. Ces différents principes sont expliqués ci-dessous.

4.4.1.1 Demandes concurrentes dans le cadre de l'attribution des sillons pendant le processus d'élaboration de l'horaire de service (New Path Requests)

Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure est confronté, dans le cadre de l'élaboration de l'horaire de service, à des demandes concurrentes, il s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre elles, conformément aux modalités prévues à l'article 40 du Code ferroviaire.

Il propose éventuellement des capacités différentes de celles demandées. En cas de refus de ces dernières par les candidats, ceux-ci ont l'obligation de fournir, dans un délai de cinq jours ouvrables à dater de la notification de la proposition par le gestionnaire de l'infrastructure, une réponse par écrit (simple lettre ou courrier électronique).



Dans les cinq jours ouvrables qui suivent le jour de la réception du refus des candidats par le gestionnaire de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure formule une autre proposition aux candidats concernés.

Dans le cas où aucune solution ne peut être trouvée entre les candidats suite à leurs refus quant aux variantes proposées par le gestionnaire de l'infrastructure, ce dernier applique les critères de priorité repris dans le tableau ci-après :

<p>1^{er} critère</p>	<p>Le gestionnaire de l'infrastructure répartit les sillons en tenant compte des priorités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Sur les lignes à grande vitesse : <ol style="list-style-type: none"> 1 les trains à grande vitesse ; 2 les trains rapides de voyageurs ; 3 les autres trains. — Sur les lignes spécialisées pour le transport de marchandises : <ol style="list-style-type: none"> 1 les trains de marchandises rapides ; 2 les trains de marchandises lents ; 3 les trains de voyageurs ; 4 les autres trains. — Sur les lignes spécialisées pour le transport de voyageurs : <ol style="list-style-type: none"> 1 les trains à grande vitesse et les trains rapides de voyageurs ; 2 les trains de voyageurs lents ; 3 les trains de marchandises ; 4 les autres trains. — Sur les lignes mixtes : <ol style="list-style-type: none"> 1 les autres trains à grande vitesse et les autres trains rapides de voyageurs ; 2 les trains de voyageurs lents et les trains rapides de marchandises ; 3 les trains de marchandises lents ; 4 les autres trains. <p>La liste des lignes par type se retrouve à l'annexe B.4. Les définitions des types de lignes et des types de trains (telles que reprises dans l'article 2 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019) se retrouvent à l'annexe A.1.</p>
<p>2^{ème} critère</p>	<p>Le gestionnaire de l'infrastructure attribue la capacité au candidat dont la demande de capacités produit le montant total mensuel le plus élevé de redevance d'utilisation sur le trajet total demandé sur l'infrastructure ferroviaire belge.</p>

Dans le cas où les critères mentionnés ne permettent pas de départager les candidats, ou bien si un candidat refuse la capacité alternative proposée par le gestionnaire de l'infrastructure suite à l'application de ces critères, alors le gestionnaire de l'infrastructure déclare la section de l'infrastructure concernée comme saturée. Ces principes sont décrits en détails au point 4.4.3.



4.4.1.2 Demandes concurrentes dans le cadre de l'attribution des sillons préétablis et des réserves de capacité sur les corridors de fret

Le C-OSS applique les règles de priorité en cas de demandes concurrentes comme décrit dans le *Framework for Capacity Allocation* des corridors de fret. Ce document est consultable sur les sites web de chaque corridor dans le *Book 4 du Corridor Information Document* (voir point 1.9).

4.4.1.3 Demandes concurrentes dans le cadre de l'attribution des sillons en dehors de la procédure d'élaboration de l'horaire de service et pendant l'horaire de service (*Lath Path Requests* et *Ad Hoc Requests*)

En cas de demandes concurrentes dans le cadre de l'attribution des sillons en dehors de la procédure d'élaboration de l'horaire de service et également pendant l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure tient compte, pour le traitement des demandes, du délai d'introduction (principe *First In First Served* - FIFS).

Il se peut néanmoins qu'en cas de spécificité de ces demandes (par exemple, une demande contient plusieurs trains et/ou plusieurs jours de circulation, une harmonisation à la frontière est nécessaire, des correspondances doivent être garanties, une concertation supplémentaire avec le candidat est nécessaire, ...), lesquelles requièrent un délai de traitement plus long, il soit dérogé à ce principe.

4.4.2 Système de règlement administratif des litiges

A la demande d'un candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure, le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de Bruxelles-National (coordonnées voir point 1.8.2) prend une décision dans les dix jours ouvrables au sujet de chaque différend en matière d'attribution de capacités (article 62§4, 1° du Code ferroviaire) au titre de ses missions de règlement administratif des litiges. La procédure à respecter dans ce cadre est décrite dans l'arrêté royal du 21 mars 2007 (articles 2 à 5).

4.4.3 Infrastructures saturées: définition, critères de priorité et procédure d'attribution

Lorsqu'à l'issue de la coordination des demandes de capacités, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes, le gestionnaire de l'infrastructure déclare la section de l'infrastructure concernée saturée.

4.4.3.1 Attribution des sillons

Sur une section de l'infrastructure saturée, sans porter atteinte aux capacités réservées pour l'entretien programmé du réseau, le gestionnaire de l'infrastructure répartit les sillons en tenant compte des priorités suivantes :

- Sur les lignes à grande vitesse :
 - 1 les trains à grande vitesse ;
 - 2 les trains rapides de voyageurs ;
 - 3 les autres trains.
- Sur les lignes spécialisées pour le transport de marchandises :
 - 1 les trains de marchandises rapides ;
 - 2 les trains de marchandises lents ;
 - 3 les trains de voyageurs ;
 - 4 les autres trains.
- Sur les lignes spécialisées pour le transport de voyageurs :



- 1 les trains à grande vitesse et les trains rapides de voyageurs ;
 - 2 les trains de voyageurs lents ;
 - 3 les trains de marchandises ;
 - 4 les autres trains.
- Sur les lignes mixtes :
- 1 les autres trains à grande vitesse et les autres trains rapides de voyageurs ;
 - 2 les trains de voyageurs lents et les trains rapides de marchandises ;
 - 3 les trains de marchandises lents ;
 - 4 les autres trains.

Lorsque l'application des critères de priorité ne permet pas d'attribuer un sillon à un candidat plutôt qu'à un autre, le gestionnaire de l'infrastructure attribue le sillon au candidat dont la demande de sillons produit le montant total mensuel de redevances d'utilisation le plus élevé sur le trajet total demandé sur l'infrastructure ferroviaire belge.

La liste des lignes par type se retrouve à l'annexe B.4. Les définitions des types de lignes et des types de trains (telles que reprises dans l'article 2 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019) se retrouvent à l'annexe A.1.

4.4.3.2 Prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des sillons

Lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition, le gestionnaire de l'infrastructure prend en compte les niveaux d'utilisation antérieurs des sillons et peut après concertation avec le candidat, suspendre ou retirer le droit d'utilisation du sillon en cas de sous-utilisation de ce sillon par le détenteur de la capacité si, au cours de l'horaire de service précédent, la capacité a été utilisée en moyenne moins de 80% du nombre de circulations hebdomadaires prévues.

Cette mesure n'est pas d'application si la sous-utilisation est due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du détenteur du sillon.

4.4.4 Impact des accords-cadres

Sans application.

4.5 Attribution de capacités pour l'entretien, le renouvellement et l'extension

Les principes décrits ci-après pourraient encore faire l'objet d'une modification début 2020 :

- *en consultation avec le secteur, conformément aux discussions menées notamment dans le cadre du mécanisme de coordination (art. 26/3 du Code ferroviaire) et/ou ;*
- *suite à la décision de l'organe de contrôle dans le cadre de sa mission de contrôle portant sur la planification et l'organisation des travaux.*

4.5.1 Mission du gestionnaire de l'infrastructure

Parmi les missions qui incombent au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, on retrouve notamment celles relatives à l'entretien, au renouvellement, à l'extension et la modernisation de son réseau.

Le défi pour le gestionnaire de l'infrastructure consiste dès lors à planifier et à coordonner les nombreux travaux d'infrastructure tout en continuant à gérer le trafic ferroviaire. Il prend à cette fin



toutes les mesures utiles, dans le cadre de la gestion de la capacité, pour en garantir le bon déroulement.

Afin de respecter les terminologies européennes, le terme de 'restrictions temporaires de capacité' (TCR - *Temporary Capacity Restriction*), qui a un sens plus large que les « travaux », est désormais utilisé.

4.5.2 Principes des restrictions temporaires de capacité

En vue d'une harmonisation internationale des processus pour la coordination et la publication des TCR, l'Annexe VII de la Directive 2012/34 a classifié la nature des travaux d'infrastructure en plusieurs catégories (MAJOR, HIGH, MEDIUM ou MINOR) en fonction de leur durée et de leur impact sur le trafic ferroviaire.

Parmi les MAJOR et HIGH TCR, on retrouve les travaux d'infrastructure de grande envergure, comme tous les travaux de renouvellement ou d'extension du réseau, qui ont généralement une forte incidence sur le trafic ferroviaire et/ou la capacité et une durée relativement importante. Ces travaux sont généralement intégrés à long terme dans l'horaire de service (service annuel) sous forme de réservation de capacités. Ces TCR sont publiées conformément au calendrier défini par RNE (voir point 4.5.4).

Sous les MEDIUM TCR, on retrouve les travaux d'infrastructure qui ont un impact moindre sur le trafic ferroviaire et/ou la capacité disponible. Dans la mesure du possible, ces travaux sont intégrés dans l'horaire de service (service annuel). Ces TCR sont publiées conformément au calendrier défini par RNE (voir point 4.5.4).

Les MINOR TCR sont d'autres restrictions de capacité également avec un impact moindre mais dont la durée est indéfinie ou qui sont organisées de manière ponctuelle. Ces travaux nécessitent des adaptations au service des trains, en collaboration avec les différents candidats concernés, soit par des adaptations de l'horaire de service en cours, soit par des bulletins d'adaptation du service des trains, conformément aux prescriptions du RSEIF 7.4 – Coordination des travaux et des circulations. Ces TCR sont publiées conformément au calendrier défini par RNE (voir point 4.5.4).

Enfin, pour les TCR qui ne sont pas répertoriées dans l'Annexe VII, on retrouve les travaux d'infrastructure de moindre ampleur qui sont annoncés durant le service des trains en cours et dont l'impact sur le trafic planifié est réduit ou nul (Ad Hoc TCR). Les éventuelles adaptations au service des trains se font en accord avec les candidats, selon la méthode employée pour les MINOR TCR.

Le gestionnaire de l'infrastructure publie la liste des TCR et leur mise à jour sur le Business Corner.

4.5.3 Organisation des restrictions temporaires de capacité

Pour organiser et planifier toutes ces restrictions de capacité, le gestionnaire de l'infrastructure doit faire face à de nombreuses contraintes internes, à savoir :

- garantir la sécurité des agents sur le terrain ;
- permettre un regroupement de travaux entre spécialités quand c'est possible (=massification des travaux) ;
- accroître la productivité des chantiers ;
- réduire les coûts d'entretien et de renouvellement.

L'enjeu pour le gestionnaire de l'infrastructure est de parvenir à augmenter la durée effective des plages travaux et de veiller à ce qu'elles puissent avoir lieu le plus possible en journée durant la semaine ou la nuit, avec un impact minimal sur le trafic des différents candidats. Ces plages travaux dépendent de la nature des travaux et de la fréquentation des lignes.



Les principes suivants ont été développés pour organiser des TCR qui peuvent être réalisées avec une certaine régularité et qui peuvent, dès lors, être intégrées dans l'horaire de service de l'année A+1 :

Principe d'organisation	Nature des travaux	Impact sur le trafic	Fréquence
P1	Travaux d'entretien sur les lignes à grande et moyenne fréquentation	Service à voie unique (fenêtre de 6 heures nettes hors heures de pointe)	1x par mois, en semaine, de jour
P2	Travaux d'entretien sur les lignes à faible fréquentation	Coupure totale de ligne (fenêtre de 6 heures nettes hors heures de pointe)	1 x par mois, en semaine, de jour
P3	Travaux de renouvellement sur l'ensemble des lignes du réseau	Service à voie unique ou Coupure totale de ligne (fenêtre de 7 heures nettes)	Travaux réalisés de nuit
P4	Grands travaux de renouvellement sur l'ensemble des lignes du réseau	Coupure totale de ligne	Durant les week-ends ou les congés scolaires ou plusieurs jours en continu

Il est à noter que certaines variantes peuvent apparaître dans l'application de ces principes d'organisation (par exemple, travaux de nuit plutôt que de jour pour un principe d'organisation particulier). Celles-ci sont convenues en accord avec les candidats. Ces différents principes sont intégrés dans la *final offer* de l'horaire de service de l'année A+1, qui est envoyée à tous les candidats dans le courant du mois d'août de l'année A (voir point 4.3.1.2).

Les TCR qui ne peuvent pas être organisées selon ces principes sont annoncées aux candidats conformément aux délais de publication repris au point 4.5.4, après un processus de concertation et d'information (voir point 4.5.5).

4.5.4 Publication des restrictions temporaires de capacité

L'annexe VII de la Directive 2012/34 a classifié les différentes TCR en fonction de leur durée et de leur impact sur la circulation des trains (= trafic estimé annulé, dévié ou remplacé par d'autres modes de transport).



Impact de la TCR	Durée des travaux	Impact sur le trafic
MAJOR TCR ⁽¹⁾	Plus de 30 jours consécutifs	> 50% du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour
HIGH TCR ⁽¹⁾	Plus de 7 jours consécutifs	> 30% du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour
MEDIUM TCR ⁽¹⁾	7 jours consécutifs ou moins	> 50% du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour
MINOR TCR ⁽²⁾	Indéfinie	≥ 10% du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour
Ad Hoc TCR	Indéfinie	< 10% du volume de trafic estimé sur une ligne ferroviaire par jour

(1) Annexe VII de la Directive 2012/34/EU, article (11)

(2) Annexe VII de la Directive 2012/34/EU, article (12)

Concrètement, pour l'horaire de service 2020, le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de publier, conformément au calendrier RNE ⁽³⁾, les TCR connues dans les délais de publication suivants :

Impact des TCR	12/2018	08/2019
MAJOR TCR	X (seconde publication)	
HIGH TCR	X (seconde publication)	
MEDIUM TCR	X (impact international)	X (impact national)
MINOR TCR		X

(3) En cas d'évolution des principes repris dans le RNE Guidelines, le présent texte sera susceptible d'être modifié.

4.5.5 Concertation et information aux candidats

Le gestionnaire de l'infrastructure organise de manière régulière des réunions avec les candidats afin de les informer des TCR planifiées et pour analyser avec eux les adaptations à apporter au service des trains pour permettre la réalisation des travaux. Lors de ces réunions, les candidats peuvent faire valoir leur point de vue et proposer des solutions alternatives. Il appartient au gestionnaire de l'infrastructure d'analyser ces solutions alternatives et leur impact sur l'organisation des chantiers et de retenir la solution finale qui permette de réaliser les chantiers dans les meilleures circonstances, tout en veillant aux intérêts des parties concernées.

Toutes les TCR sont annoncées conformément aux délais repris au point 4.5.4, sauf celles qui auront été préalablement intégrées dans l'horaire de service. La liste des « périodes sans circulation », intégrées préalablement dans l'horaire de service, est reprise à l'annexe B.6.

Les coordonnées des bureaux de coordination des travaux sont reprises au point 1.8.1.



4.5.6 Officialisation des restrictions temporaires de capacité et publication du bulletin

L'officialisation de toutes les TCR se fait via la publication d'un bulletin « travaux » par le gestionnaire de l'infrastructure.

Les travaux qui ont nécessité une adaptation au service des trains sont communiqués aux candidats par bulletin « d'adaptations du service des trains ».

Ces 2 types de bulletins sont émis au plus tard 28 jours avant le début des travaux et sont envoyés aux candidats. Ces bulletins sont également disponibles sur le *Business Corner* via l'application *Daily In*.

4.5.7 Travaux urgents

Voir le point 4.8 à ce sujet.

4.5.8 Annulation des chantiers

En cas d'annulation de ces travaux, Infrabel consulte les candidats pour l'annulation éventuelle de l'adaptation du service des trains qui avait été conclue en prévision des travaux. Dans ce cas, il appartient à Infrabel, en concertation avec le candidat, de :

- soit, annuler le bulletin « d'adaptation du service des trains » et faire rétablir l'horaire du saisonnier par un autre bulletin, dans la mesure du possible;
- soit, maintenir l'adaptation du service des trains qui avait été conclue.

4.5.9 Incidences des travaux sur les capacités attribuées

Le RSEIF 7.4 - *Coordination des travaux et des circulations* décrit les mesures prises lorsque les travaux ne peuvent pas être réalisés sans modifier les capacités allouées (à partir de juin 2020 : RDEI 456 – *Communications entre des organes d'exploitation et de régulation de GI et l'UI*).

Sans préjudice des dispositions du contrat d'utilisation ou du contrat de réservation des capacités, les restrictions ou perturbations qui affectent les circulations du fait des travaux ne donnent droit à aucune indemnisation du titulaire des capacités par le gestionnaire de l'infrastructure. La redevance est due pour la capacité initialement attribuée sauf en cas de suppression de la circulation. Dans le cas de suppression partielle de circulation, la redevance n'est due qu'à concurrence de la capacité réellement utilisée.

4.6 Dispositions prises au vu de la non-utilisation/annulation

Les principes de facturation applicables en cas de non-utilisation / annulation des sillons sont décrits au point 6.1.

4.7 Transports exceptionnels et transports de marchandises dangereuses

4.7.1 Transports exceptionnels

Tout candidat indique dans sa demande de capacités s'il prévoit ou non d'incorporer des transports exceptionnels dans ses trains et, dans l'affirmative, il précise le type de transport exceptionnel et, en particulier, le numéro de l'autorisation provisoire délivrée par le gestionnaire de l'infrastructure (voir point 5.4.3) ou la codification en cas de transport combiné (annexe C.2).



4.7.2 Transports de marchandises dangereuses

Tout candidat indique dans sa demande de capacités s'il prévoit d'incorporer ou non des marchandises dangereuses dans ses trains.

4.8 Mesures particulières à prendre en cas de perturbation

4.8.1 Principes généraux

Lorsque la circulation des trains s'éloigne de celle qui correspond aux sillons attribués, le gestionnaire de l'infrastructure modifie la répartition des capacités afin de revenir au plus vite à une utilisation des capacités qui correspond aux sillons attribués.

Les sillons attribués peuvent être modifiés par le gestionnaire de l'infrastructure :

- soit en fonction de travaux nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale suite à une perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident sur l'infrastructure ferroviaire ;
- soit en fonction d'un cas d'urgence, de nécessité absolue ou de force majeure.

Le gestionnaire de l'infrastructure en informe le détenteur des capacités concernées dans les plus brefs délais. Le gestionnaire de l'infrastructure met tout en œuvre pour réduire la fréquence, l'ampleur et la durée des perturbations affectant la circulation des trains.

Les limitations d'exploitation et les possibilités d'exploitation des sillons sont portées à la connaissance des candidats et des alternatives sont cherchées en concertation mutuelle.

Dans le cas où les sillons attribués sont totalement inutilisables, et si aucune solution alternative ne peut être dégagée, le gestionnaire de l'infrastructure peut supprimer sans préavis les sillons concernés pendant le temps nécessaire à la remise en état de l'infrastructure. Il en informe le détenteur des sillons concernés.

Sans préjudice des dispositions du contrat d'utilisation ou du contrat de réservation des capacités, les perturbations qui affectent les circulations ne donnent droit à aucune indemnisation du titulaire des capacités par le gestionnaire de l'infrastructure. La redevance est due pour la capacité initialement attribuée sauf en cas de suppression de la circulation. Dans le cas de suppression partielle de circulation, la redevance n'est due qu'à concurrence de la capacité réellement utilisée.

4.8.2 Gestion internationale des contingences

Si de gros incidents ayant un impact international significatif se produisent, la coordination internationale de la gestion des incidents est nécessaire. Pour des perturbations internationales d'une durée de plus de 3 jours ayant un impact élevé sur le trafic international, la gestion internationale des contingences est d'application.

Les corridors de fret jouent le rôle de facilitateurs en ce qui concerne la gestion des perturbations et le processus de communication. Ils ont développé, avec les gestionnaires de l'infrastructure concernés, des options de déviation prédéfinies et des scénarios opérationnels. Une référence aux options de déviations prédéfinies et aux scénarios se trouve dans le *Book 4, Chapitre 5 du Corridor Information Document* (voir point 1.9 de ce document).

En cas de perturbations internationales majeures d'une ligne ou d'une installation, des consultations sont organisées avec les gestionnaires de l'infrastructure des pays voisins en vue d'éventuellement dévier le trafic, ou de modifier ou annuler certains trajets. Il est ainsi convenu à quel moment et via quel point frontière les trains circuleront. Un incident est également créé dans TIS pour informer les gestionnaires d'infrastructure des pays voisins et les gestionnaires d'infrastructure des corridors de fret



concernés. Des conférences téléphoniques ont lieu à des heures convenues afin de discuter de la situation et d'ajuster les accords. Dans un premier temps, les ajustements se feront en temps réel par le Traffic Control. Dans une phase ultérieure, le service de train sera modifié dans un bulletin.

Les entreprises ferroviaires sont impliquées conformément aux procédures nationales de gestion des incidents et sont chargées de communiquer les informations spécifiques à leurs clients.

Une fois qu'un accord est conclu avec les gestionnaires de l'infrastructure des pays voisins sur la façon dont le trafic se déroulera tant que l'incident sera en cours, les entreprises ferroviaires sont informées par le Traffic Control des options possibles pour elles et de la capacité disponible (éventuellement redistribuée). Sur cette base, les entreprises ferroviaires décident de la planification de leurs trains.

Plus de détails sont décrits dans le « manuel de gestion internationale des contingences », qui peut être consulté à l'adresse :

rne.eu/wp-content/uploads/International_Contingency_Management_Handbook_final_v1.5.pdf

Ce manuel décrit les normes qui permettent la poursuite des flux de trafic au niveau le plus élevé possible malgré une perturbation internationale, et d'assurer la transparence de la situation de la perturbation et de son impact sur les flux de trafic pour toutes les parties prenantes concernées à travers l'Europe. Le manuel définit également la gestion des perturbations et le processus de communication qui complètent les procédures de gestion nationale des incidents, en vue d'une meilleure coopération internationale entre les différents gestionnaires de l'infrastructure et organismes d'allocation de capacité.

4.9 Demande et allocation des capacités locales

4.9.1 Description de la procédure

4.9.1.1 Introduction de la demande de capacités locales

4.9.1.1.1 Principes généraux

Infrabel offre au candidat la possibilité de réserver des capacités locales dans les faisceaux des gares. Pour ce faire, Infrabel met à la disposition du candidat l'outil de réservation *Shunt In* qui est présent sur le *Business Corner*. Pour obtenir l'accès à l'application, le candidat doit s'adresser à son *Key Account Manager*.

Conformément au contrat de réservation des capacités (annexe B.3), un candidat non entreprise ferroviaire ne peut pas introduire de demande de capacités locales en temps réel ; seule l'entreprise ferroviaire désignée par un candidat non entreprise ferroviaire peut l'introduire.

L'annexe F.1 présente l'ensemble des voies d'Infrabel. A cet égard, les capacités locales pouvant être réservées sont répertoriées en deux catégories :

- les voies pouvant être réservées en long terme / court terme / temps réel, reprises sous le statut RMR (Redevance Manœuvre Réserveable) ;
- les voies ne pouvant être réservées qu'en temps réel, reprises sous le statut RMNR (Redevance Manœuvre Non-Réserveable).

Sur le réseau ferroviaire belge, trois types de faisceaux existent:

- les faisceaux non-signalisés : tout faisceau pour lequel les voies sont gérées par l'entreprise ferroviaire et dont l'accès est également assuré par ses soins (Toutefois, il se peut que l'entrée du faisceau soit commandée par Infrabel) ;



- les faisceaux signalisés : tout faisceau pour lequel les voies sont gérées par Infrabel et dont l'accès est également assuré par ses soins ;
- les faisceaux « installation à commande déléguée » : tout faisceau pour lequel l'entrée de celui-ci et l'attribution des capacités sont gérées par Infrabel et dont l'accès est assuré par l'entreprise ferroviaire autorisée.

Suivant le type de faisceaux et le mode de réservation, des principes ont été édictés et repris dans le tableau ci-après :

	Faisceaux signalisés	Faisceaux « Installation à commande déléguée »	Faisceaux non-signalisés
Réservations à long terme (RLT) - Intégralité des capacités vacantes - Année X-1	- Le candidat introduit les réservations dans <i>Shunt In – LT</i> . - Infrabel (<i>Operational Planning</i>) s'occupe de la planification locale des voies et gère la disponibilité d'une voie en tenant compte des nécessités opérationnelles de l'infrastructure ferroviaire. A ce titre, elle s'occupe de la réservation prioritaire d'une voie lorsqu'un entretien de l'infrastructure ferroviaire s'impose. - Infrabel (bureau I-CBE.331.C, coordonnées voir point 1.8.1) traite les demandes concurrentes et les solutionne.		
Réservations à court terme (RCT) - Capacités résiduelles - Année X	- Le candidat introduit les réservations dans <i>Shunt In – CT</i> . - Infrabel (<i>Operational Planning</i>) s'occupe de la planification locale des voies et gère la disponibilité d'une voie en tenant compte des nécessités opérationnelles de l'infrastructure ferroviaire. A ce titre, elle s'occupe de la réservation prioritaire d'une voie lorsqu'un entretien de l'infrastructure ferroviaire s'impose. - Il n'y a pas lieu de gérer des demandes concurrentes puisque celles-ci ne sont pas possibles entre les candidats dans le court terme (Principe FIFS – <i>First In First Served</i>).		
Réservations en temps réel (RTR) - Capacités résiduelles - Année X	- Infrabel (poste de signalisation) introduit les réservations dans <i>Shunt In – TR</i> . - Infrabel (poste de signalisation) attribue les capacités en temps réel. - Il n'y a pas lieu de gérer des demandes concurrentes puisque celles-ci ne sont pas possibles en temps réel (Principe FIFS – <i>First In First Served</i>). - Si aucune réservation n'a été encodée au préalable en long ou court terme dans <i>Shunt In</i> pour les opérations envisagées, l'entreprise ferroviaire, désignée ou non par un candidat non entreprise ferroviaire, a l'obligation de communiquer à l'agent du poste de signalisation la durée de son stationnement ou de ses manœuvres.	- L'entreprise ferroviaire, désignée ou non par un candidat non entreprise ferroviaire, introduit les réservations dans <i>Shunt In – TR</i> . - Il n'y a pas lieu de gérer des demandes concurrentes puisque celles-ci ne sont pas possibles en temps réel (Principe FIFS – <i>First In First Served</i>).	

De plus amples informations concernant les installations à commande déléguée sont disponibles dans la liste 6 du tome III du LST.



Les réservations de capacités locales sont visibles pour tous les candidats mais de façon anonyme, ce qui permet à Infrabel de garantir la confidentialité des données.

4.9.1.1.2 Cas particulier des entreprises ferroviaires apparentées

Une entreprise ferroviaire apparentée (EFA) est définie comme étant toute association, société ou personne morale autorisée à introduire une demande de sillons et/ou de capacités locales pour permettre la circulation de matériel sur le réseau aux fins d'homologation - certification ou de circulations touristiques. Les principes suivants s'appliquent aux EFA :

	Faisceaux signalisés	Faisceaux « Installation à commande déléguée »	Faisceaux non-signalisés
Réservations à long terme (RLT) -			
Réservations à court terme (RCT)	Pour introduire une demande de capacités locales à long terme ou à court terme, l'EFA doit utiliser le formulaire repris en annexe B.1.4. En fonction du choix de l'installation où le garage de matériel doit s'effectuer, l'EFA doit envoyer le formulaire à Infrabel (le bureau 'Operational Planning' compétent). La liste des adresses fonctionnelles des bureaux 'Operational Plannings' peut être demandée auprès d'Infrabel (bureau I-CBE.331.C, coordonnées voir point 1.8.1).		
Réservations en temps réel (RTR)	Pour introduire une demande de capacités locales en temps réel, l'EFA doit s'adresser directement au poste de signalisation de l'installation concernée.		

4.9.1.2 Attribution des capacités locales

La réservation d'une capacité locale dans une installation n'engendre pas à charge d'Infrabel l'obligation absolue pour cette dernière de donner l'accès à la voie de ladite installation ou d'autoriser les manœuvres de et vers celle-ci. En effet, pour des raisons opérationnelles ou techniques, Infrabel peut modifier une réservation de capacité locale et attribuer une capacité locale alternative semblable.

Tout détenteur de la capacité ou toute entreprise ferroviaire qui gare ou fait garer du matériel sur une voie déterminée en est responsable jusqu'à son enlèvement. Tout autre accord doit être formellement communiqué à Infrabel.

Tout candidat doit enregistrer une réservation dans l'application *Shunt In* à partir du moment où il compte occuper ou faire occuper la voie pour une durée égale ou supérieure à 31 minutes.

Si aucune réservation n'a été encodée au préalable en long ou court terme dans l'application *Shunt In* pour les opérations envisagées, la durée du stationnement ou des manœuvres doit être communiquée à l'agent du poste de signalisation.

A défaut, l'agent du poste de signalisation enregistre une réservation de deux heures par défaut. Cette réservation n'est annulée que si deux conditions sont simultanément réunies :

- l'entreprise ferroviaire, désignée ou non par un candidat non entreprise ferroviaire, pour qui la réservation de deux heures par défaut a été encodée, a quitté la voie avant l'expiration du délai ;
- une autre entreprise ferroviaire, désignée ou non par un candidat non entreprise ferroviaire, veut occuper la voie dans l'intervalle de temps des deux heures.

Toute réservation créée en sus de celle enregistrée par défaut se fera avec le justificatif « non autorisé » dans le cas où l'entreprise ferroviaire, désignée ou non par un candidat non entreprise ferroviaire, n'a toujours pas pris contact avec l'agent du poste de signalisation afin de lui communiquer la durée de son stationnement ou de ses manœuvres.



Lors de contrôles organisés dans les faisceaux non-signalisés, Infrabel enregistre une réservation avec le justificatif « non autorisé » lorsqu'elle constate une occupation pour laquelle aucune réservation n'a été encodée au préalable.

Tout matériel déposé par une entreprise auxiliaire sur une voie de faisceau engendre la création d'une réservation à charge de l'entreprise ferroviaire dont elle dépend.

Les coordonnées des postes de signalisation se trouvent dans les protocoles locaux.

Les cas spécifiques des demandes concurrentes sont décrits en détails au point 4.9.3.1.

4.9.1.3 Modification des capacités locales

Toute demande de modification d'une capacité locale est permise selon les dispositions reprises au point 4.9.2.

4.9.1.4 Suspension ou modification des capacités locales

A tout moment, Infrabel peut suspendre ou modifier une capacité locale qui a été attribuée au préalable quand :

- un problème de capacité se présente dans l'installation concernée pouvant conduire au blocage du faisceau ;
- une capacité attribuée suite à une RLT ou RCT n'a jamais été utilisée (ou sous-utilisée) ;
- une voie a dû être mise en indisponibilité pour des nécessités opérationnelles, notamment d'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

4.9.1.5 Renonciation aux capacités locales

Tout détenteur de capacités locales peut renoncer à l'utilisation totale ou partielle des capacités attribuées.

Il exerce ce droit dans les conditions prescrites au point 6.4.2.

La renonciation à la capacité locale doit être introduite dans *Shunt In*:

- par le candidat en long terme et court terme pour les faisceaux signalisés, non-signalisés et ICD ;
- par l'entreprise ferroviaire, désignée ou non par un candidat non entreprise ferroviaire, en temps réel pour les faisceaux non-signalisés ;
- par Infrabel elle-même :
 - à la demande d'un candidat pendant la phase de gestion des demandes concurrentes (voir point 4.9.3.1). Les coordonnées du bureau concerné pour les demandes de renonciation se trouvent au point 1.8.1 ;
 - à la demande d'une entreprise ferroviaire, désignée ou non par un candidat non entreprise ferroviaire, en temps réel pour les faisceaux signalisés et ICD. Les coordonnées des postes de signalisation figurent dans le protocole local pour l'utilisation de l'infrastructure.

La capacité locale à laquelle le détenteur a renoncé est considérée comme à nouveau disponible.

Infrabel peut accorder à tout candidat la capacité locale devenue disponible. Il est indispensable que celle-ci satisfasse à l'ensemble des conditions préalables à cette attribution et à cette utilisation.



4.9.2 Planning pour les demandes de capacités locales à long terme

A partir du deuxième lundi d'avril, l'outil *Shunt In – LT* est ouvert et le candidat peut commencer à introduire ses réservations de deux manières :

- soit, en optant pour une prolongation de ses réservations long terme de l'horaire de service en cours pour le prochain horaire de service via l'onglet « prolongations ». Dans ce cas, Infrabel transmet au candidat un rapport reprenant toutes les réservations qui ont été prolongées ou non ;
- soit, en introduisant de nouvelles réservations jusqu'au dernier jour ouvrable du mois d'août, période de clôture de l'outil *Shunt In – LT*.

Pendant la période d'ouverture de l'outil *Shunt In – LT*, il est possible que des demandes concurrentes surgissent. Afin de les solutionner, une phase de traitement des demandes concurrentes s'ouvre à l'issue de la clôture de l'outil *Shunt In – LT*, soit à partir du premier jour ouvrable du mois de septembre. Infrabel, en concertation avec les candidats, a pour tâche de les résoudre.

Infrabel informe ensuite les candidats que la phase de traitement des demandes concurrentes et la planification locale des voies sont clôturées et leur envoie le rapport récapitulatif des RLT qui en résulte.

4.9.3 Planning pour les demandes de capacités locales à court terme et en temps réel

4.9.3.1 Court terme

Une fois les demandes concurrentes LT résolues, le candidat reçoit l'accès aux outils de réservation *Shunt In – CT / Shunt In – TR*. En tout état de cause, l'application *Shunt In – CT* est ouverte aux candidats dix jours ouvrables avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, lequel a lieu le deuxième samedi de décembre à minuit.

En l'absence de demandes concurrentes LT, l'outil de réservation *Shunt In – CT* est directement accessible au candidat à condition toutefois que la planification locale des voies par Infrabel (*Area I-TO*, voir coordonnées à l'annexe D.10) soit terminée. Tous les candidats sont avertis simultanément par courrier électronique.

Lorsque le candidat reçoit l'accès à *Shunt In – CT*, celui-ci peut annuler ou modifier des réservations existantes ou encore ajouter des RCT supplémentaires en respectant un délai minimum de 24h avant l'heure désirée.

Pour ce type de réservations, « le premier demandeur est le premier servi » (Principe FIFS – *First In First Served*). Il n'y a donc pas de demandes concurrentes. Une voie peut cependant être rendue indisponible par Infrabel pour des nécessités opérationnelles, notamment d'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

4.9.3.2 Temps réel

Lorsque l'entreprise ferroviaire, désignée ou non par un candidat non entreprise ferroviaires, reçoit l'accès à l'outil de réservation *Shunt In – TR*, l'ajout, la modification ou l'annulation des RTR (réservations à long terme) se passent comme décrit ci-après:

- Pour les faisceaux signalisés et ICD, l'entreprise ferroviaire doit introduire une demande de capacités au niveau local (c'est-à-dire auprès du poste de signalisation concerné) ;
- Pour les faisceaux non-signalisés, l'entreprise ferroviaire doit directement introduire une demande de capacités dans *Shunt In – TR* ;
- L'ajout, la modification ou l'annulation des RTR doit être réalisé(e) dans les 24h.



Pour ce type de réservations, « le premier demandeur est le premier servi » (Principe FIFS – *First In First Served*). Il n'y a donc pas de demandes concurrentes. Une voie peut cependant être rendue indisponible par Infrabel pour des nécessités opérationnelles, notamment d'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

4.9.4 Procédure d'attribution des capacités locales

4.9.4.1 Procédure de coordination

4.9.4.1.1 La phase à l'amiable

Infrabel (bureau I-CBE.331.C, voir coordonnées point 1.8.1) traite, dans la phase à l'amiable, les demandes concurrentes enregistrées en long terme et ce, après avoir attribué au préalable les demandes d'occupation nécessitées à des fins opérationnelles, notamment d'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

Pour le traitement des demandes concurrentes, deux situations peuvent se présenter :

- Un candidat souhaite réserver la totalité du faisceau ou une majorité des voies de celui-ci. Dans ce cas, Infrabel répartit les capacités en tenant compte des diverses demandes des candidats de façon à garantir à chacun d'eux une capacité minimale ;
- Au moins deux candidats ont réservé la même capacité. Dans ce cas, Infrabel formule par courrier électronique une proposition alternative aux candidats concernés. Ces derniers infirment ou confirment la proposition alternative d'Infrabel dans les trois jours ouvrables suivant l'envoi par Infrabel de la proposition alternative. A défaut de réponse, la proposition alternative est considérée comme acceptée. Infrabel formule autant de propositions alternatives qu'il lui est possible en fonction de sa capacité disponible.

4.9.4.1.2 La phase litigieuse

Si les candidats rejettent la ou les proposition(s) alternative(s) d'Infrabel, alors débute une phase litigieuse qui nécessitera l'application des principes directeurs suivants pour départager les demandes concurrentes :

- l'utilisation opérationnelle de la voie ;
- l'utilisation effective des réservations par le candidat lors de l'horaire de service précédent ;
- le nombre d'heures réservées et le nombre de sillons à partir de/vers l'installation concernée.

A partir du moment où Infrabel applique les principes directeurs mentionnés ci-avant pour solutionner les demandes concurrentes entre les candidats concernés, Infrabel impute des coûts administratifs à charge des candidats qui ont refusé la ou les proposition(s) alternative(s) formulée(s) lors de la phase à l'amiable. Plus d'informations sur les coûts administratifs se retrouvent au point 6.1.2.2.2.

4.9.4.2 Intervention de l'organe de contrôle

En cas de conflit entre différentes demandes, Infrabel tente de répondre à toutes les demandes dans la mesure du possible. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès de l'organe de contrôle, qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat, conformément à l'article 9 paragraphe 5 du Code ferroviaire.



4.9.4.3 Zones saturées: définition, critères de priorité et procédure d'attribution dans ces zones

Conformément à la législation en vigueur, les critères mentionnés au point 4.4.3 ne sont pas d'application pour les capacités locales.

4.9.4.4 Impact des accords-cadres

Les accords-cadres ne s'appliquent pas à la réservation des capacités locales.

4.9.5 Attribution de capacités locales pour l'entretien, le renouvellement et l'extension

Toute demande de réservation d'une capacité locale introduite par Infrabel, dont l'objectif est l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ou le garage de son matériel roulant afin d'assurer les travaux, est prioritaire sur toute autre réservation.

Dispositions spéciales relatives à la massification de l'entretien des voies¹ dans les faisceaux

Afin d'effectuer de manière efficace et en toute sécurité les contrôles nécessaires de ses installations ainsi que les travaux d'entretien qui y sont liés, Infrabel peut disposer de chaque faisceau séparément et de manière autonome au moins quatre fois par an et ce, à chaque fois pour une période ininterrompue de minimum douze heures, pendant les jours ouvrables et les heures ouvrables. Il se peut, en fonction de la nature des travaux, qu'une partie des voies de faisceau doive être libérée pour les besoins d'Infrabel. Cette libération est toutefois limitée au maximum à la moitié du faisceau. Les wagons qui seraient garés sur l'autre partie du faisceau ne seront pas accessibles pendant la période susmentionnée. Ces travaux, ainsi que la raison du besoin de libération des voies, seront communiqués par Infrabel au moins nonante jours calendrier à l'avance.

Dans ces circonstances, Infrabel s'engage à organiser et à regrouper les travaux de la façon la plus optimale possible pendant ces interruptions. Par conséquent, le nombre d'interventions entre deux opérations qui ont un impact important sur la capacité sera fortement réduit, améliorant ainsi considérablement l'efficacité de l'installation.

4.9.6 Dispositions prises au vu de la non-utilisation

Ces dispositions sont décrites au point 6.4.1.

4.9.7 Transports exceptionnels et transports de marchandises dangereuses

4.9.7.1 Transports exceptionnels

Lorsqu'un transport exceptionnel est prévu en garage dans une installation et, qu'en raison de son gabarit, il empiète sur la ou les voies située(s) de part et d'autre de la voie sur laquelle il est garé dans ladite installation, alors le candidat doit réserver dans *Shunt In* l'ensemble des voies nécessaires au garage du transport exceptionnel en toute sécurité.

4.9.7.2 Transports de marchandises dangereuses

La demande de capacités est traitée conformément au point 2.6.

¹ Ces dispositions ne sont pas applicables à des interventions urgentes et à des travaux de renouvellement des voies.



4.9.8 Mesures particulières à prendre en cas de perturbation

Lorsque l'occupation de la voie par le matériel roulant diffère de celle qui correspond aux capacités attribuées, Infrabel modifie la répartition des capacités afin de revenir au plus vite à une utilisation des capacités qui correspond aux capacités attribuées.

Les capacités attribuées peuvent être modifiées par Infrabel:

- soit en fonction de travaux nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale suite à une perturbation de l'occupation de la voie par le matériel roulant du fait d'une défaillance technique ou d'un accident sur l'infrastructure ferroviaire ;
- soit en fonction d'un cas d'urgence, de nécessité absolue ou de force majeure.

Infrabel en informe le détenteur des capacités concernées dans les plus brefs délais. Infrabel met tout en œuvre pour réduire la fréquence, l'ampleur et la durée des perturbations affectant l'occupation de la voie par le matériel roulant.

Les limitations d'exploitation et les possibilités d'exploitation des capacités locales sont portées à la connaissance des candidats et des alternatives sont cherchées en concertation mutuelle.

Dans le cas où les capacités attribuées sont totalement inutilisables, et si aucune solution alternative ne peut être dégagée, Infrabel peut supprimer sans préavis les capacités locales concernées pendant le temps nécessaire à la remise en état de l'infrastructure. Elle en informe le détenteur des capacités locales concernées.

Sans préjudice des dispositions du contrat d'utilisation ou du contrat de réservation des capacités, les perturbations qui affectent l'occupation de la voie par le matériel roulant ne donnent droit à aucune indemnisation du titulaire des capacités par Infrabel. La redevance est due pour la capacité initialement attribuée sauf en cas de suppression de la capacité locale attribuée. Dans le cas de suppression partielle de la capacité locale attribuée, la redevance n'est due qu'à concurrence de la capacité réellement utilisée.

5.

SERVICES

5.1 Introduction

5.1.1 Catégories de services

Conformément à l'article 9 du Code ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure et les autres exploitants d'installations de service reliées au réseau ferroviaire du gestionnaire de l'infrastructure (et/ou prestataires), offrent aux entreprises ferroviaires et le cas échéant aux candidats non-entreprises ferroviaires, 4 catégories de services :

- Les **prestations minimales** visées au point 1 de l'annexe I du Code ferroviaire
Seul le gestionnaire de l'infrastructure offre aux candidats, sur une base non discriminatoire et transparente, l'ensemble des prestations minimales.
- **L'accès** par le réseau ferroviaire **aux installations de service** visées au point 2 de l'annexe I du Code ferroviaire et les services fournis dans ces installations
Infrabel offre aux candidats, le cas échéant, ces services d'une manière non discriminatoire et transparente. Leurs demandes ne peuvent être rejetées que s'il existe des alternatives viables dans des conditions économiquement acceptables.
Aussi, les autres exploitants d'installations de service et/ou prestataires, fournissent à toutes les entreprises ferroviaires et le cas échéant aux candidats non-entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, à leurs installations et aux services offerts dans ces installations.
- **Les prestations complémentaires** visées au point 3 de l'annexe I du Code ferroviaire
Quand Infrabel fournit des services complémentaires, elle les fournit de manière non discriminatoire.
Il en est de même pour les autres exploitants d'installations de service et/ou prestataires.
- **Les prestations connexes** visées au point 4 de l'annexe I du Code ferroviaire
Les entreprises ferroviaires et le cas échéant les candidats non-entreprises ferroviaires peuvent demander à Infrabel ou à d'autres fournisseurs de fournir des prestations connexes. Infrabel n'est pas tenue de fournir ces services. Cependant, si elle les fournit, elle doit le faire de manière non-discriminatoire.
Il en est de même pour les autres exploitants d'installations de service et/ou prestataires.

5.1.2 Services fournis par Infrabel

Infrabel a développé cinq services spécifiques pour les entreprises ferroviaires et les candidats non-entreprises ferroviaires:



- 1 *Your Moves*: sillons (prestations minimales et accès par le réseau ferroviaire aux installations de service et services fournis dans ces installations) ;
- 2 *Your Shunts*: capacités locales (prestations minimales et accès par le réseau ferroviaire aux installations de service et services fournis dans ces installations) ;
- 3 *Your Power*: énergie de traction (prestations minimales et prestations complémentaires);
- 4 *Your XXL*: études de transport exceptionnel (prestations complémentaires);
- 5 *Your Technical Control*: contrôle technique du matériel roulant utilisé pour les parcours hors sillons (prestations connexes).

//YourMoves //YourShunts //YourPower //YourXXL //YourTechnicalControl.

Les différents services proposés par Infrabel sont détaillés aux points 5.2 à 5.5 ci-après. Les infrastructures mises à disposition des entreprises ferroviaires et le cas échéant aux candidats non-entreprises ferroviaires sont détaillées au chapitre 3.

La plupart des prestations minimales, l'accès par le réseau aux installations de service et les services fournis dans ces installations lorsqu'ils sont proposés par Infrabel, sont couverts par la redevance d'utilisation de l'infrastructure. Les prestations complémentaires et les prestations connexes proposées par Infrabel sont liées à des redevances séparées. Ces différentes redevances sont décrites au chapitre 6.

Les conditions spécifiques d'utilisation et de facturation des services proposés par Infrabel sont prévues le cas échéant dans l'un des documents suivants : le contrat d'utilisation ou le contrat de réservation des capacités d'une part, ou le protocole local d'autre part (voir point 2.3).

Infrabel a également développé deux services spécifiques à l'attention des entreprises industrielles, qui ne sont pas développés dans ce document de référence du réseau. Plus d'informations sont disponibles sur le site www.infrabel.be/fr/entreprises-ferroviaires

- 1 *Your Tracks*: voies réservées ;
- 2 *Your Connection*: raccordements ferroviaires.

//YourTracks //YourConnection

5.1.3 Services fournis par les autres exploitants d'installations de service et/ou prestataires

Les installations de service reliées au réseau ferroviaire d'Infrabel et exploitées par des tiers sont listées à l'annexe E.2 du présent document.

5.2 Prestations minimales

Comme indiqué ci-avant, seul le gestionnaire de l'infrastructure fournit les prestations minimales. Celles-ci sont incluses dans les services **//YourMoves** (sillons, voir détails chapitre 4), **//YourShunts** (capacités locales, voir détails chapitre 4) et partiellement dans **//YourPower** (transport et distribution du courant de traction).

L'ensemble des prestations minimales comprend :

- le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
- le droit d'utiliser les capacités accordées ;
- l'utilisation des branchements et aiguillages du réseau ;

- la régulation de la circulation des trains comprenant la signalisation, la régulation, le contrôle du trafic, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ;
- l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction ;
- toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.

Le gestionnaire de l'infrastructure est le seul fournisseur du transport et de la distribution d'électricité, qui font partie du service **//YourPower**. Que le candidat s'approvisionne en électricité de traction auprès du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un fournisseur de son choix est indifférent à cet égard.

Ce service est donc obligatoire pour les candidats utilisant l'électricité de traction.

5.3 Accès aux installations de service et services fournis dans ces installations

Le gestionnaire de l'infrastructure permet, via son réseau ferroviaire public, d'accéder aux installations de service (**//YourMoves** et **//YourShunts**). Lorsque l'installation de service n'est pas exploitée par Infrabel, tout autre accès doit être demandé à l'exploitant.

L'annexe E.2 donne un aperçu des installations de service exploitées par Infrabel ou par des parties tierces.

Les points 5.3.1 et 5.3.2 ci-dessous reprennent des informations spécifiques relatives aux installations de service exploitées par Infrabel.

5.3.1 Accès aux installations de service

5.3.1.1 Gares de voyageurs

Infrabel n'exploite pas les gares de voyageurs.

En revanche, conformément à l'annexe 23 du Code ferroviaire, les quais font partie de l'infrastructure d'Infrabel, à qui l'accès doit être demandé par le biais d'une demande de capacité. L'annexe D.6 présente les gares équipées de quais voyageurs. La longueur de ces quais est également reprise dans cette liste.

5.3.1.2 Terminaux de marchandises

Infrabel n'exploite pas de terminaux de marchandises.

5.3.1.3 Faisceaux de triage et de formation

Infrabel exploite différents faisceaux pour la formation et pour le triage des trains ainsi que pour le garage du matériel roulant. La liste de ces faisceaux se retrouve à l'annexe E.2 de ce document. Les équipements techniques sont repris à l'annexe F.1 et l'annexe D.9 indique les heures d'ouverture de ces faisceaux.

Pour l'accès aux faisceaux, la signature préalable d'un protocole local est exigée (voir point 2.3.1.2).

Pour l'utilisation des faisceaux, le service **//YourShunts** doit être utilisé.

5.3.1.4 Faisceaux de garage

Voir point 5.3.1.3.

5.3.1.5 Installations d'entretien

Infrabel n'exploite pas d'installations d'entretien pour le matériel roulant.



5.3.1.6 Infrastructures techniques

Infrabel met à disposition des infrastructures techniques dans ces faisceaux (voir point 5.3.1.3), par exemple pour la fourniture d'électricité, d'eau et d'air comprimé. Ces infrastructures techniques sont reprises à l'annexe F.1.

5.3.1.7 Infrastructures portuaires maritimes et intérieures

Infrabel n'exploite pas d'installations portuaires maritimes et intérieures.

5.3.1.8 Infrastructures d'assistance

Infrabel n'exploite pas d'infrastructures d'assistance.

5.3.1.9 Installations d'approvisionnement en carburant

Infrabel met à disposition des entreprises ferroviaires des plateformes d'approvisionnement en carburant, équipées ou non d'une installation d'approvisionnement fixe exploitée par un tiers. Ces dernières sont détaillées à l'annexe D.7 et à l'annexe E.2.

Sur ces plateformes, les voies sont équipées d'une protection du sol spéciale pour permettre l'approvisionnement en carburant des engins moteurs diesel par des camions-citerne. De cette façon, Infrabel veut prévenir toute pollution éventuelle du sol.

Par la signature du protocole local, l'entreprise ferroviaire s'engage à respecter les conditions d'utilisation de cette plateforme de façon à éviter toute pollution du sol lors du ravitaillement en carburant.

L'entreprise ferroviaire qui utilise la plateforme spécialement équipée pour le ravitaillement en carburant par camions-citerne est responsable de toute pollution du sol causée par ce ravitaillement et garantit Infrabel de toute conséquence dommageable de celui-ci.

5.3.2 Fourniture de services dans les installations de service

5.3.2.1 Gares de voyageurs

Sans application.

5.3.2.2 Terminaux de marchandises

Sans application.

5.3.2.3 Faisceaux de triage et de formation

Infrabel ne met pas de personnel à disposition pour la formation, le triage des trains ainsi que pour le garage du matériel roulant. Infrabel réalise en revanche certaines opérations depuis ses postes de signalisation (gestion des voies dans les faisceaux, commande des freins de voie, ...). De plus amples informations sur les tâches effectuées par Infrabel depuis ses postes de signalisation sont à retrouver dans les protocoles locaux (voir point 2.3.1.2).

Il est possible pour des tiers de fournir des services dans les faisceaux d'Infrabel, sous certaines conditions. Toute information à ce sujet est disponible auprès d'Infrabel.

5.3.2.4 Faisceaux de garage

Voir point 5.3.2.3.

5.3.2.5 Installations d'entretien

Sans application.

5.3.2.6 Infrastructures techniques

Voir point 5.3.2.3.

5.3.2.7 Infrastructures portuaires maritimes et intérieures

Sans application.

5.3.2.8 Infrastructures d'assistance

Sans application.

5.3.2.9 Installations d'approvisionnement en carburant

Infrabel ne fournit pas de carburant pour l'approvisionnement des engins de traction diesel.

Le ravitaillement en carburant ne peut être fait que sur les installations et plateformes décrites au point 5.3.1.9 ou dans les installations d'approvisionnement privées des autres exploitants.



5.4 Prestations complémentaires

5.4.1 Approvisionnement en courant de traction

Infrabel offre à tous les candidats un approvisionnement en électricité pour la traction des rames, s'ils le désirent. Suite à la transposition de la directive électricité 2009/72CE dans la loi belge, les candidats peuvent également choisir leur propre fournisseur d'énergie. Les dispositions légales concernant le marché de l'électricité peuvent être trouvées dans la loi du 8 janvier 2012 *portant modifications de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité* et de la loi du 12 avril 1965 *relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations*.

5.4.1.1 Infrabel

Le service **//YourPower** contient deux parties: d'une part, le transport et la distribution du courant de traction et d'autre part, l'approvisionnement en courant de traction. Le transport et la distribution du courant de traction sont compris dans les prestations minimales et sont traités au point 5.2. En revanche, l'approvisionnement en courant de traction constitue une prestation dite complémentaire et est traité dans le présent point.

Infrabel achète l'électricité à l'avance. Les objectifs suivants sont ainsi pris en compte :

- assurer l'approvisionnement en énergie ;
- éviter les variations soudaines de prix ;

- permettre aux candidats d'estimer à l'avance le prix ;
- obtenir un prix aussi bas que possible.

Selon la législation relative à l'organisation du marché de l'électricité, il est nécessaire de donner un mandat dans le cas de la fourniture de l'électricité par Infrabel. Vu qu'Infrabel doit connaître le volume à livrer dès le début de la procédure d'achat, ce mandat est demandé dès le début de la procédure aux candidats qui ont une grande influence sur le volume à fournir. Pour les autres candidats, ce mandat est délivré par le contrat d'utilisation ou le contrat de réservation des capacités. Un candidat est considéré comme ayant une influence importante dès que le volume à livrer atteint 2,5 pourcent de l'estimation du volume à acheter.

5.4.1.2 Autres exploitants d'installations de service et prestataires

Un candidat ne peut choisir son propre fournisseur que sous condition que toutes les unités de traction qu'il (ou l'entreprise ferroviaire qu'il a désignée) utilise sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure soient équipées d'un compteur d'énergie. Les exigences techniques de ces compteurs d'énergie sont mentionnées à l'annexe E.3.

La liste des fournisseurs d'énergie se retrouve sur les sites internet ci-dessous :

- Région de Bruxelles-Capitale:

www.brugel.brussels/accés_rapide/les-acteurs-du-marche-10/liste-des-fournisseurs-28

- Région flamande :

www.vreg.be/nl/overzicht-energieleveranciers

- Région wallonne :

www.cwape.be/?dir=4.12

Le candidat qui souhaite utiliser son droit de choix, doit dire à Infrabel (voir coordonnées point 1.8.1) qui devient son fournisseur d'énergie ainsi que le responsable d'accès. Cette communication doit se faire au plus tard trois mois avant la date d'entrée en vigueur. Un changement de fournisseur commence toujours le 1er du mois. Le choix d'un fournisseur doit couvrir au minimum une période de trois mois.

Le fournisseur d'énergie doit disposer d'une licence de fourniture. Le responsable d'accès doit avoir conclu un contrat avec Elia. Le fournisseur et le responsable d'accès doivent signer un document dans lequel ils se déclarent d'accord avec cette indication.

Si le candidat n'a pas indiqué de manière légitime un fournisseur d'énergie et un responsable d'accès ou si une des parties ne répond plus aux conditions précitées, il est supposé que le candidat achète son courant de traction auprès d'Infrabel.

5.4.2 Services pour trains

Afin de permettre aux voitures d'être préchauffées, préclimatisées ou maintenues à température positive durant les périodes de gel, Infrabel met à disposition des entreprises ferroviaires des installations fixes d'alimentation 3kV pour voitures.

Ces installations fixes munies de clés ne peuvent être utilisées que par du personnel de l'entreprise ferroviaire ayant reçu une formation spécifique. Pour ce faire, Infrabel met à disposition un manuel d'utilisation disponible sur le *Business Corner* et dispense sur demande, une fois par an, une formation destinée au responsable de l'entreprise ferroviaire qui formera par la suite son propre

personnel. Toute entreprise ferroviaire souhaitant y inscrire son formateur doit s'adresser auprès de son *Key Account Manager* avant le 30 juin de l'année en cours.

Aucun personnel d'Infrabel n'est mis à disposition pour l'utilisation des installations fixes d'alimentation 3kV pour voitures.

Seul le personnel des services techniques d'Infrabel peut réaliser l'entretien et le dépannage des installations.

L'utilisation du courant pour le préchauffage des voitures est incluse dans le service **//YourPower** visé au point 5.2.

5.4.3 Services pour transports exceptionnels et marchandises dangereuses

— Services pour transports exceptionnels **//YourXXL**

Toute circulation ferroviaire en vue d'un transport exceptionnel (définition voir point 2.6) doit faire l'objet d'une étude préalable en vue de son autorisation aux conditions qu'elle détermine.

En conséquence, le candidat qui souhaite organiser un tel transport exceptionnel introduit sa demande auprès d'Infrabel (I-CBE.144, voir point 1.8.1) à l'aide de la fiche UIC 502 disponible sur le site www.uic.org.

Si un candidat veut demander une prolongation de l'autorisation annuelle pour l'année A, la demande doit être reçue par le bureau mentionné ci-avant au plus tard le dernier jour ouvrable du mois de septembre précédant l'année A.

De plus amples informations concernant la procédure de demande de transport exceptionnel sont disponibles sur le *Business Corner*.

— Prestations spéciales en cas d'incident impliquant des marchandises dangereuses

Pour réduire au minimum les conséquences dommageables de tout accident et / ou incident pouvant survenir à l'occasion du transport par chemin de fer de produits dangereux (à l'exception des produits repris dans le classement RID dans les classes 1 et 7), Infrabel a signé des conventions d'assistance avec la firme BASF Antwerpen N.V. et la firme INOVYN S.A. de Jemeppe-sur-Sambre. Ces conventions prévoient que, en cas d'incident impliquant un transport de marchandises dangereuses, le Traffic Control peut solliciter l'intervention d'une équipe spécialisée appartenant à ces firmes et disposant du matériel adapté.

5.5 Prestations connexes

5.5.1 Accès au réseau de télécommunications

Outre les accès en relation avec la circulation des trains qui sont couverts par la redevance d'utilisation de l'infrastructure, l'accès au réseau de télécommunication d'Infrabel est autorisé.

5.5.2 Fourniture d'informations complémentaires

Infrabel fournit aux candidats différents types d'informations, entre autres sur son *Business Corner* (voir point 1.11).



5.5.3 Contrôle technique du matériel roulant

5.5.3.1 Infrabel // YourTechnicalControl

Infrabel est chargée du contrôle technique du matériel roulant utilisé pour les parcours hors sillons sur son réseau, conformément à l'arrêté royal du 23 mai 2013 *portant adoption des exigences applicables au matériel roulant n'utilisant pas de sillons et au personnel de sécurité qui effectue des opérations relatives à la desserte d'une installation ou d'un raccordement*. Les coordonnées du bureau responsable se retrouvent au point 1.8.1.

L'entreprise ferroviaire demande préalablement les itinéraires souhaités, ainsi que le contrôle technique du matériel roulant concerné, à l'*Area I-TO* via le formulaire de demande d'itinéraires dans le cadre des parcours hors sillons. Les *Areas I-TO* (voir annexe D.10) mettent ce formulaire à disposition.

Par le contrôle technique, Infrabel s'assure que le matériel de traction :

- répond aux exigences de sécurité prévues par la loi ;
- est capable de lire les équipements de sécurité situés sur les itinéraires prévus ;
- est détectable par les différents appareils de détection situés sur les itinéraires prévus ;
- ne peut occasionner des dégâts matériels ou perturbations à l'infrastructure.

Infrabel n'offre pas de service de visite du matériel roulant selon le RSEIF 4.3 – *La visite des trains* (lors de la conversion du RSEIF en RDEI, le texte correspondant ne sera plus inclus).

5.5.3.2 Autres exploitants d'installations de service et prestataires

Pour ce service, les candidats sont invités à prendre contact avec les « Entités en charge de la maintenance de véhicules ferroviaires » (ECM) dont la liste se retrouve sur le site internet de l'*European Union Agency for Railways* (ERA) via ce lien:

eradis.era.europa.eu/safety_docs/ecm/certificates/search_results.aspx?DocType=1.

5.5.4 Services de billetterie dans les gares de voyageurs

Infrabel n'exploite pas de services de billetterie dans les gares de voyageurs.

5.5.5 Services de maintenance lourde

Infrabel n'offre pas de services de maintenance lourde dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.

6.

REDEVANCES

Ce chapitre reprend exclusivement les redevances appliquées par Infrabel.

Pour obtenir des informations quant aux tarifs pratiqués par les autres exploitants d'installations de service reliées au réseau ferroviaire belge et prestataires, les candidats sont invités à prendre contact avec ces exploitants et prestataires, dont les installations sont référencées à l'annexe E.2 du présent document.

6.1 Principes de tarification

Les redevances sont dues par la partie qui utilise le service, c'est-à-dire l'entreprise ferroviaire ou le candidat non entreprise ferroviaire, le cas échéant.

La facturation des sillons préétablis et des réserves de capacités sur les corridors de fret est effectuée par chaque gestionnaire de l'infrastructure concerné selon les principes nationaux.

Les principes suivants sont valables pour la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire couvrant les services //YourMoves et //YourShunts, c'est-à-dire les prestations minimales (point 6.1.1) à l'exception du transport et de la distribution du courant de traction, les accès par le réseau aux installations de service référées au point 5.3 (point 6.1.2) ainsi que les services fournis dans ces installations (point 6.1.3) lorsqu'ils sont proposés par Infrabel.

Les redevances particulières des prestations complémentaires et des prestations connexes sont décrites aux points 6.1.4 à 6.1.5 respectivement.

Deux cas sont à distinguer : infrastructure disponible et infrastructure indisponible.

- **Infrastructure disponible** : partie du réseau ferroviaire belge sur laquelle les entreprises ferroviaires peuvent faire circuler du matériel ferroviaire roulant.

- Capacité utilisée

Si la capacité est utilisée totalement (tous les tronçons du parcours commandé ou toutes les capacités locales réservées), la redevance est due.

Si la capacité n'est utilisée qu'en partie (certains tronçons du parcours ou toutes les capacités locales réservées n'ont pas été utilisés), la redevance est due pour la partie réellement utilisée et pour la partie non utilisée vu que la non-utilisation n'est pas liée à une indisponibilité de l'infrastructure.

Si la capacité n'est pas utilisée du tout pour des raisons propres au candidat, mais n'a pas été supprimée, la redevance est due intégralement.

- Capacité modifiée

Toute demande de modification d'une demande en cours de traitement ou d'une capacité déjà attribuée constitue une nouvelle demande. La redevance de la capacité initiale est alors calculée pour les tronçons supprimés dans le nouveau parcours (sillons) ou pour les parties de réservation annulées (capacités locales) à concurrence du pourcentage dépendant du moment de la renonciation de la capacité (voir point 6.4.1). La redevance des parties du parcours ou des capacités locales non

modifiées ainsi que la redevance des parties du parcours ou des capacités locales supplémentaires sont dues dans leur totalité.

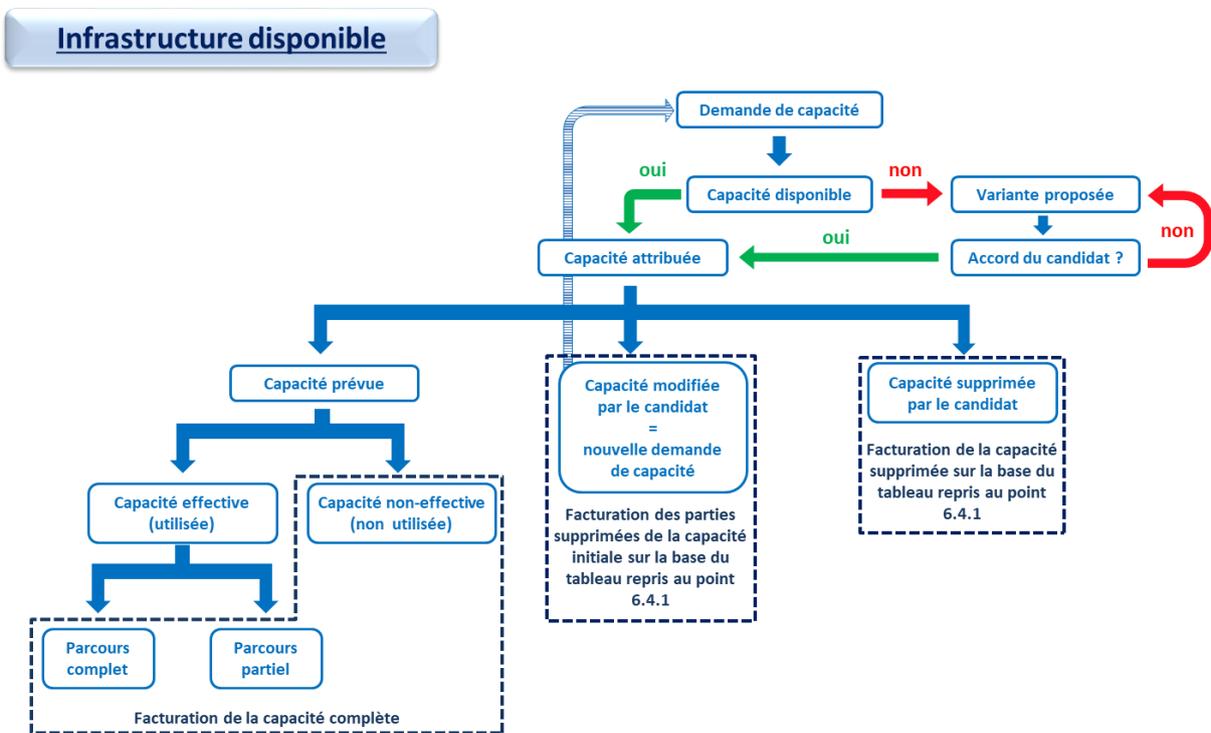
- Capacité supprimée

Tout détenteur de capacité de l'infrastructure peut renoncer à l'utilisation de tout ou partie des capacités attribuées. La date de prise en compte de la renonciation est celle de sa réception par le gestionnaire de l'infrastructure. Dans ce cas, la redevance est due selon le pourcentage dépendant du moment de la renonciation (voir point 6.4.1).

- Coûts administratifs

Un coût administratif est dû pour toute demande d'un sillon ou toute modification de sillon au sens du point 4.2.2.3 (voir les détails en annexe F.4) et pour toute étude de sillon.

Aucun coût administratif n'est dû pour une demande ou modification d'une capacité locale.



- **Infrastructure indisponible** : partie du réseau ferroviaire belge temporairement en dérangement et ne permettant pas au matériel ferroviaire roulant de circuler (pas d'application en cas de travaux – voir conditions au point 4.5)

- Capacité utilisée

Si la capacité n'est utilisée qu'en partie pour une cause externe au candidat, la redevance n'est due que pour la partie réellement utilisée de la capacité. En d'autres termes, les tronçons non parcourus ou les réservations non utilisées ne seront pas facturés.

Si la capacité totale n'a pu être utilisée pour une cause externe au candidat, la redevance n'est alors pas due pour la capacité en question.

- Capacité modifiée

En cas de perturbations sur le réseau et afin de permettre une circulation la plus optimale possible, le gestionnaire de l'infrastructure peut prendre l'initiative de modifier la capacité demandée.

Pour les sillons, la redevance due est celle correspondant au parcours planifié initialement, peu importe si le parcours réellement effectué est plus cher ou moins cher que le planning saisonnier prévu initialement.

Pour les capacités locales, la redevance due est celle correspondant à la capacité replanifiée par le gestionnaire de l'infrastructure, en tenant compte du terme (LT, CT, TR) correspondant au moment de la réservation initiale.

- Capacité supprimée

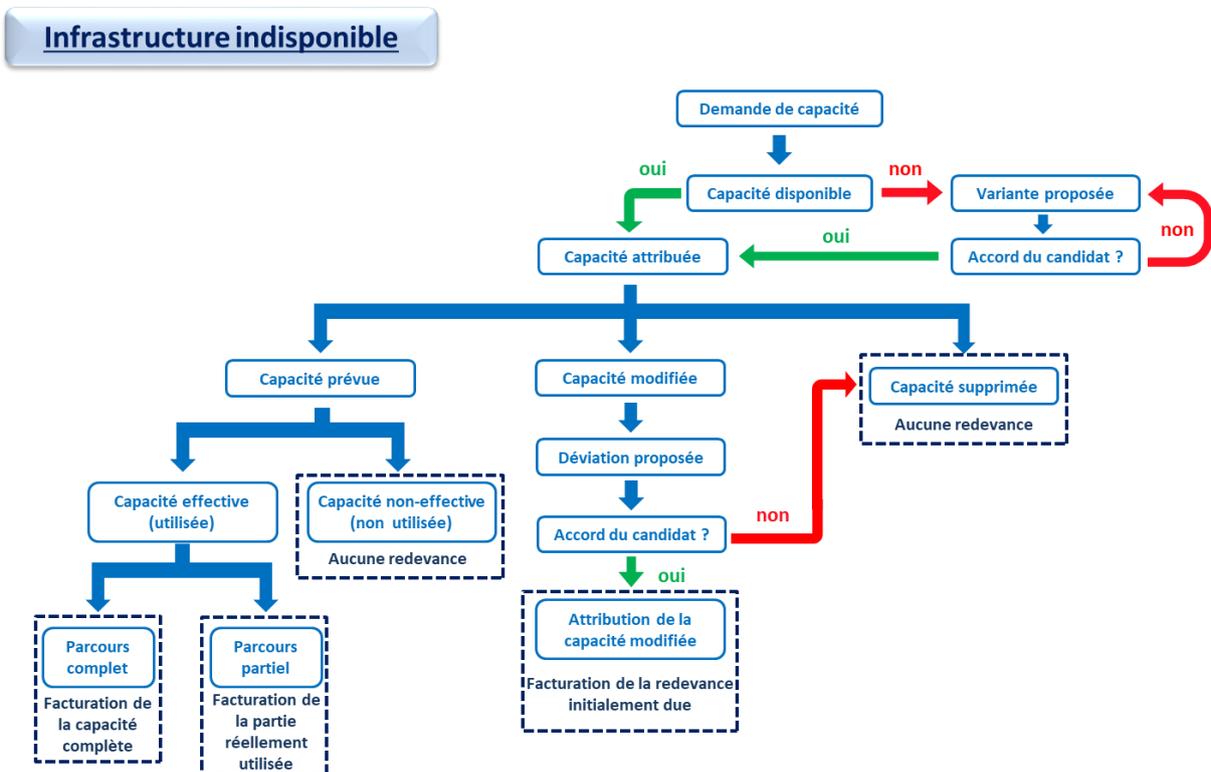
Le gestionnaire de l'infrastructure peut suspendre ou retirer le droit d'utiliser la capacité attribuée en cas d'urgence et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure ferroviaire momentanément inutilisable, le temps nécessaire à la remise en état des installations (article 44 du Code ferroviaire). Dans ce cas, la redevance n'est pas due.

Si, pour une cause externe au candidat, celui-ci doit supprimer sa capacité, la redevance n'est pas due à condition qu'il s'agisse d'indisponibilité de l'infrastructure du réseau belge.

- Coûts administratifs

Les coûts administratifs relatifs aux nouveaux parcours (nouveaux sillons programmés à l'initiative d'Infrabel) créés pour palier à la mauvaise circulation des parcours planifiés, ainsi que ceux relatifs aux parcours déviés, ne sont pas dus (voir annexe F.4 pour plus de détails).

Aucun coût administratif n'est dû pour une demande ou modification d'une capacité locale.





6.1.1 Prestations minimales

Les redevances d'utilisation de l'infrastructure (applicables aux services **//YourMoves** et **//YourShunts**), exposées ci-dessous, couvrent :

- les services repris au point 5.2 (prestations minimales), à l'exception du transport et de la distribution du courant de traction (qui sont couverts par la facturation du service **//YourPower**),
- les accès par le réseau aux installations de service référées au point 5.3 (point 6.1.2) ainsi que les services fournis dans ces installations lorsqu'ils sont proposés par Infrabel (point 6.1.3).

La redevance d'utilisation de l'infrastructure est expliquée au point 6.1.2, bien que couvrant également les services repris sous les points 6.1.1 et 6.1.3.

Les coûts relatifs au transport et à la distribution du courant de traction **//YourPower** (voir point 5.2) consistent en ce qui suit:

- tous les coûts pour les raccordements des sous-stations de traction auprès d'Elia (coûts attribués et coûts liés au contrat d'accès avec Elia) et auprès des autres gestionnaires du réseau de distribution (coûts du réseau complets) ;
- les pertes du réseau dans les sous-stations et sur les caténaires ;
- les coûts administratifs pour la mesure et l'attribution de l'énergie au candidat correct et au fournisseur concerné ;
- les taxes et les redevances perçues via les gestionnaires de réseau.

6.1.2 Accès par le réseau aux installations de service

Comme mentionné au point 6.1.1, la redevance d'utilisation de l'infrastructure couvre les services **//YourMoves** et **//YourShunts**, c'est-à-dire les services repris au point 5.2 (prestations minimales, à l'exception du transport et distribution du courant de traction), l'accès par le réseau aux installations de service référées au point 5.3 ainsi que les services fournis dans ces installations lorsqu'ils sont proposés par Infrabel.

La redevance d'utilisation est composée de cinq volets (TR-L, RR-L, TR-I, RR, AK/AKC) : les volets TR-L, TR-I, RR-L et AK correspondent aux différentes parties du service **//YourMoves**, les volets RR et AKC représentent le service **//YourShunts**.

6.1.2.1 Your Moves **//YourMoves**

6.1.2.1.1 La redevance sillon-lignes (TR-L)

La redevance d'utilisation des lignes est la somme des redevances dues pour chaque section parcourue de la ligne. La redevance par section résulte de la multiplication d'un prix unitaire kilométrique par des coefficients.

6.1.2.1.2 La redevance manœuvre-lignes (RR-L)

Un nombre limité de sections peuvent être isolées du reste du réseau ferroviaire. Pour ces lignes, une redevance manœuvre-lignes (RR-L) est alors d'application.

Une fois qu'un candidat utilise de la capacité sur une ligne ayant le statut RR-L, il paiera un prix unitaire (RL) multiplié par le nombre de kilomètres de la ligne en question. Le montant à payer pour l'utilisation de la ligne est donc totalement indépendant du nombre de kilomètres parcourus sur la ligne et du tonnage transporté. On peut donc faire autant d'allers et retours sur la ligne RR-L sans que cela

n'influence le prix. Par contre, dès qu'on quitte la ligne RR-L et y revient plus tard, la RR-L doit à nouveau être acquittée pour la ligne.

6.1.2.1.3 La redevance sillon-installations (TR-I)

La redevance d'utilisation des installations est la redevance due pour l'utilisation des voies à quai ou de certaines voies de départ ou d'arrivée.

6.1.2.1.4 Les coûts administratifs pour les demandes de sillons (AK)

Pour toute étude, demande ou modification de sillon émanant d'un candidat, une redevance de couverture des coûts administratifs est d'application.

Il s'agit d'un montant forfaitaire, indépendant des caractéristiques du sillon et du nombre de jours pendant lesquels le sillon est utilisé.

Cette redevance est due même si la capacité n'est pas attribuée ou si la capacité attribuée n'est pas utilisée.

6.1.2.2 Your Shunts //YourShunts

6.1.2.2.1 La redevance manœuvre (RR)

La redevance manœuvre est la redevance due pour l'utilisation des installations nécessaires au triage, à la formation de trains, au garage de matériel ou à l'exécution de tâches diverses telles que chargement, déchargement, nettoyage ou maintenance du matériel.

6.1.2.2.2 Les coûts administratifs pour les réservations de capacités locales (AKC)

Une demande ou une modification d'une capacité locale ne donne pas lieu au paiement de coûts administratifs. Cependant, en cas de réservations à long terme de capacités locales dans une installation, il est possible que des demandes concurrentes surgissent (voir point 4.9.4.1.1). Lorsqu'aucune solution ne peut être trouvée entre le candidat et Infrabel lors des phases à l'amiable, Infrabel applique les principes directeurs décrits au point 4.9.4.1.2 afin de solutionner le conflit.

A partir du moment où Infrabel applique ces principes directeurs pour solutionner les demandes concurrentes entre les candidats concernés, Infrabel impute des coûts administratifs à charge des candidats qui ont refusé la ou les proposition(s) alternative(s) formulée(s) lors de la phase à l'amiable.

6.1.2.3 Cas spécifiques

6.1.2.3.1 Tarif pour les associations touristiques

Un prix symbolique est appliqué aux associations touristiques. Ce prix englobe l'utilisation des lignes (TR-L), l'utilisation des installations (TR-I), la redevance manœuvre (RR) et les coûts administratifs (AK).

6.1.2.3.2 Tarif pour les essais sur infrastructure hors service

Les parcours d'essai réalisés sur une infrastructure hors service ne peuvent pas être facturés comme des demandes de capacité normales étant donné qu'il ne s'agit pas d'un sillon ou d'un seul passage sur l'infrastructure mais d'une occupation d'une section de ligne hors service pendant une période donnée. Le système de tarification ne convient pas pour déterminer la contribution de l'utilisateur de l'infrastructure mise hors service.

Une contribution forfaitaire pour l'utilisation de l'infrastructure mise hors service pour les parcours d'essais différente selon le type de ligne a été fixée.



6.1.3 Services fournis dans les installations de service

Ces services, lorsqu'ils sont prestés par Infrabel, sont inclus dans la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

6.1.4 Prestations complémentaires

6.1.4.1 Approvisionnement en courant de traction //YourPower

Les coûts de l'approvisionnement en courant de traction contiennent :

- le coût de l'énergie ;
- les coûts dans le cadre de l'équilibre entre l'injection et le prélèvement du fournisseur dans la zone réglementaire belge ;
- les taxes et redevances perçues via le fournisseur ;
- les compensations pour l'énergie renouvelable et la cogénération.

6.1.4.2 Services pour trains : préchauffage des voitures, ...

L'utilisation du courant aux fins de préchauffage des voitures est incluse dans le transport et la distribution du courant de traction.

6.1.4.3 Services pour transports exceptionnels et marchandises dangereuses

- Services pour transports exceptionnels //YourXXL

Les études préalables à la circulation d'un transport exceptionnel sont facturées au coût réel.

- Prestations spéciales en cas d'incident impliquant des marchandises dangereuses

Les coûts de l'intervention lors d'incident impliquant un transport de marchandises dangereuses sont envoyés directement à Infrabel. Cette dernière se charge alors de facturer ces frais au(x) entreprise(s) ferroviaire(s) responsable(s) du sinistre. Ce service est facturé au coût réel.

6.1.5 Prestations connexes

6.1.5.1 Accès au réseau de télécommunications

Les principes de la tarification liée à l'accès au réseau de télécommunication d'Infrabel, outre les accès en relation avec la circulation des trains, sont repris, le cas échéant, dans le contrat d'utilisation.

6.1.5.2 Fourniture d'informations complémentaires

Les principes de la tarification liée à la fourniture d'informations complémentaires par Infrabel sont repris, le cas échéant, dans le contrat d'utilisation ou le contrat de réservation des capacités.

6.1.5.3 Contrôle technique du matériel roulant

Le prix lié au contrôle technique du matériel roulant dans le cadre d'un parcours hors sillon est basé sur un tarif horaire et dépend notamment du type de matériel roulant à contrôler.

Infrabel remet une offre de prix après concertation préalable avec l'entreprise ferroviaire.

6.1.5.4 Services de billetterie dans les gares de voyageurs

Infrabel n'exploite aucun service de billetterie dans les gares de voyageurs.

6.1.5.5. Services de maintenance lourde

Sans application.

6.1.6 Redevance en cas de saturation

Nonobstant les dispositions visant à prendre en compte la variation temporelle de demande, il n'est pas prévu actuellement de redevance spécifique pour l'utilisation d'infrastructures saturées.



6.2 Composition de la redevance d'utilisation

Comme expliqué au point 6.1, la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire se compose :

- de la redevance sillon-lignes pour l'accès et l'utilisation des lignes ;
- de la redevance manœuvre-lignes pour un nombre limité de sections qui peuvent être isolées du reste du réseau ferroviaire ;
- de la redevance sillon-installations pour l'accès et l'utilisation des voies à quai et de certaines voies d'arrivée et de départ ;
- de la redevance manœuvre pour l'accès et l'utilisation des installations pour la formation de trains, le triage de trains et le garage du matériel roulant ;
- des coûts administratifs pour le traitement des demandes de sillons et dans des cas spécifiques pour les réservations de capacités locales.

Les autres redevances sont appliquées séparément.

6.3 Tarification

Les prix unitaires appliqués par Infrabel sont indexés annuellement au 1^{er} janvier. Cette indexation correspond à une pondération de l'indice santé² (65%) et de l'indice services³ (35%) des prix à la consommation. L'index de référence est celui du mois de novembre qui précède l'indexation.

6.3.1 Prestations minimales

La tarification de la redevance d'utilisation de l'infrastructure est détaillée au point 6.3.2.

² Indice santé : statbel.fgov.be/fr/themes/prix-la-consommation/indice-des-prix-la-consommation#figures

³ Indice services : statbel.fgov.be/fr/themes/prix-la-consommation/indice-des-prix-la-consommation#panel-16

Pour rappel, elle couvre les services //YourMoves et //YourShunts, c'est-à-dire les services relatifs aux prestations minimales (à l'exception du transport et de la distribution du courant de traction), à l'accès par le réseau aux installations de service ainsi qu'aux services fournis dans ces installations lorsqu'ils sont proposés par Infrabel.

Les règles de tarification du transport et de la distribution du courant de traction //YourPower figurent en annexe F.2.

6.3.2 Accès par le réseau aux installations de service

Les formules ci-après utilisent des prix unitaires et des paramètres dont les valeurs figurent :

- à l'annexe F.4 pour les valeurs des prix unitaires et des paramètres liés au train ;
- à l'annexe F.5 pour les valeurs des paramètres liés à l'infrastructure.

6.3.2.1 Your Moves //YourMoves

6.3.2.1.1 La redevance sillon-lignes (TR-L)

La formule relative à la redevance sillon-lignes est la suivante :

$$TR - L_j = P * Pt_j * \sum_i L_i * C1_i * C2_i * Ce * C_{ij} * H_{ij} * T_{ij} \text{ euros}$$

$i :$	Section parcourue sur la ligne
$j :$	Train j
$P :$	Prix unitaire kilométrique indexé, utilisé pour toutes les lignes de l'infrastructure ferroviaire
$Pt_j :$	Coefficient de priorité de circulation, fonction de la qualité du service offert par le gestionnaire de l'infrastructure et en particulier du niveau de priorité attribué au train par rapport aux autres circulations en cas de perturbations dans le trafic
$L_i :$	Longueur de la section exprimée en kilomètres, déterminée lors de l'attribution du sillon
$C1_i :$	Coefficient relatif à l'importance opérationnelle de la section
$C2_i :$	Coefficient relatif à l'équipement technique de la section
$Ce :$	Coefficient d'incidence environnementale
$C_{ij} :$	Coefficient de masse qui représente la masse totale du train sur la section concernée ⁴
$H_{ij} :$	Coefficient relatif à la plage horaire, au jour et au sens de circulation, dépendant de l'heure, du jour et du sens dans lequel le sillon se situe sur la section de ligne

⁴ La masse dépend du type de parcours réalisé. S'il s'agit d'un :

- ⇒ **parcours à vide**, la masse à considérer reprend le poids de la ou des locomotive(s) et des voitures à vide pour les trains de voyageurs.
- ⇒ **parcours à charge**, la masse à considérer reprend le poids de la ou des locomotive(s) et des voitures ou wagons à charge (incluant le poids total de la charge transportée).

Dans le cas où le candidat est dans l'incapacité de transmettre à Infrabel la masse de son train à charge, il lui sera demandé de transmettre la masse à charge maximale de ce train.



T_{ij} : Coefficient d'écart par rapport au sillon standard dépendant de la différence entre le temps de parcours du sillon sur la section de ligne et le temps de parcours standard

6.3.2.1.2 La redevance manœuvre-ligne (RR-L)

La formule relative à la redevance manœuvre-ligne est la suivante :

$$RR-L = RL \text{ euros par kilomètre}$$

RL : Prix unitaire indexé annuellement

La liste des lignes à statut particulier figure en annexe F.6.

6.3.2.1.3 La redevance sillon-installations (TR-I)

La formule relative à la redevance sillon-installations diffère selon le type de transport :

— Trains de voyageurs:

$$TR - I_j = Pv * Cu_{ij} * C_i + Pv * \frac{C_i}{5} * temps^{(1 + \frac{C_i}{100})} \text{ euros}$$

— Trains de marchandises:

$$TR - I_j = Pm * Cu_{ij} * C_i + Pm * \frac{C_i}{100} * temps^{(1 + \frac{C_i}{10})} \text{ euros}$$

i : Installation i

j : Train j

Pv et Pm : Prix unitaires indexés relatifs à la catégorie de train: Pv pour les trains de voyageurs et Pm pour les trains de marchandises

Cu_{ij} : Coefficient relatif à la nature de l'utilisation de l'installation (train au départ, à l'arrivée, marquant un arrêt commercial ou de service obligatoire)

C_i : Coefficient relatif à l'importance opérationnelle de l'installation i et à son équipement

$Temps$: Temps (exprimé en minutes) d'occupation de la voie au-delà du délai forfaitaire prévu. Le délai forfaitaire prévu pour un train de voyageurs est 30 minutes et pour un train de marchandises 120 minutes. Le délai forfaitaire porte sur le stationnement qui précède le départ du train j, lorsqu'il quitte l'installation i

6.3.2.1.4 Les coûts administratifs pour les demandes de sillons (AK)

La formule relative aux coûts administratifs pour toute étude, demande ou modification de sillon est la suivante :

$$AK = C * A \text{ euros}$$

A : Prix unitaire indexé annuellement



C : Coefficient associé à la nature de l'opération administrative

6.3.2.2 Your Shunts // YourShunts

6.3.2.2.1 La redevance manœuvre (RR)

La formule relative à la redevance manœuvre est la suivante:

$$RR = M \times [Co \times RB \times (1 + \Sigma Cn) + C(IB)] \times Terme \times Longueur(*) \times Temps \text{ euros}$$

- M* : Prix unitaire sur la base annuelle, indexé, utilisé pour toutes les installations concernées de l'infrastructure ferroviaire
- Co* : Coefficient d'augmentation relatif à l'importance opérationnelle des voies ou faisceaux. Actuellement, Co = 1
- RB* : Redevance pour un faisceau avec voies en impasse et sans équipement particulier
- Cn* : Coefficient d'augmentation relatif à l'équipement du faisceau ; selon l'équipement, un ou plusieurs coefficient(s) Cn peu(ven)t être d'application
- C(IB)* : Supplément éventuel en cas de desserte des appareils de voie et de signalisation (opérationnalisation) par Infrabel
- Terme* : Pourcentage appliqué selon le terme lors duquel la voie a été réservée (LT/CT/RT)
- Longueur* : Longueur de la voie utilisée, exprimée en mètres
- Temps* : Durée de la réservation, exprimée en minutes / (365*24*60)

(*) Une voie mise à la disposition d'un utilisateur est toujours comptée pour sa longueur totale.

La liste des installations concernées est reprise en annexe D.9. L'équipement technique figure en annexe F.1.

6.3.2.2.2 Les coûts administratifs pour les réservations de capacités locales (AKC)

La formule relative aux coûts administratifs en cas de demandes concurrentes pour les réservations de capacités locales est la suivante :

$$AKC = C * A \text{ euros}$$

- A* : Prix unitaire indexé annuellement
- C* : Coefficient associé à la nature de l'opération administrative

AKC représente le coût à supporter par le candidat ayant refusé la ou les alternative(s) proposée(s).

6.3.2.3 Cas spécifiques

6.3.2.3.1 Tarif pour les associations touristiques

La formule applicable aux associations touristiques est la suivante :

$$Prix = 1 \text{ euro par km effectif}$$

Ce prix englobe l'utilisation des lignes (TR-L), l'utilisation des installations (TR-I), la redevance manœuvre (RR) et les coûts administratifs (AK). Ce prix n'est pas indexé.



6.3.2.3.2 Tarif pour les essais sur infrastructure hors service

La formule applicable aux essais sur infrastructure hors service est la suivante :

Prix pour l'utilisation d'une LGV = A euros par km par 1/2h

Prix pour l'utilisation d'une ligne conventionnelle = A euros par km par 1/2h

Ce prix comprend le prix pour l'utilisation de l'infrastructure mise hors service et l'énergie de traction utilisée.

6.3.3 Services fournis dans les installations de service

Ces services, lorsqu'ils sont offerts par Infrabel, sont inclus dans la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

6.3.4 Prestations complémentaires

6.3.4.1 Approvisionnement en courant de traction //YourPower

La tarification de l'approvisionnement du courant de traction est détaillée à l'annexe F.2.

6.3.4.2 Services pour trains : préchauffage des voitures, ...

La tarification liée à l'utilisation du courant aux fins de préchauffage des voitures est incluse dans le transport et la distribution du courant de traction et est reprise à l'annexe F.2.

6.3.4.3 Services pour transports exceptionnels //YourXXL et marchandises dangereuses

La tarification liée aux services pour transports exceptionnels est reprise à l'annexe F.3.

La tarification liée aux services pour marchandises dangereuses est décrite, le cas échéant, dans le contrat d'utilisation.

6.3.5 Prestations connexes

6.3.5.1 Accès au réseau de télécommunications

La tarification liée à l'accès au réseau de télécommunication d'Infrabel, outre les accès en relation avec la circulation des trains, est reprise le cas échéant dans le contrat d'utilisation.

6.3.5.2 Fourniture d'informations complémentaires

La tarification liée à la fourniture d'informations complémentaires par Infrabel est reprise le cas échéant dans le contrat d'utilisation ou le contrat de réservation des capacités.

6.3.5.3 Contrôle technique du matériel roulant //YourTechnicalControl

Le prix lié au contrôle technique du matériel roulant dans le cadre d'un parcours hors sillon est basé sur un tarif horaire et dépend notamment du type de matériel roulant à contrôler. Infrabel remet une offre de prix après concertation préalable avec l'entreprise ferroviaire.

Le détail de tarification et de facturation de ces prestations est décrit à l'annexe F.4.

6.4 Sanctions et réductions financières

6.4.1 Sanctions pour capacité non utilisée / annulée

Les informations concernant les capacités non utilisées / annulées sont à retrouver au point 6.1.



En cas d'annulation, le montant à payer pour les capacités (sauf les coûts administratifs) non utilisées est calculé comme suit :

Annnonce de la renonciation (# jours calendrier avant la circulation prévue)	Parallélisme avec les corridors ferroviaires de fret	Pourcentage de la redevance à payer
< 24h	Après le départ	100%
	< 24h	
Entre 24h et 30 jours	Entre 24h et 4 jours	30%
	Entre 5 jours et 30 jours	
Entre 31 jours et 60 jours	Entre 31 jours et 60 jours	15%
> 60 jours	> 60 jours	0%

Pour le service //YourShunts, le délai de 24h est un délai glissant d'heure en heure, avec un arrondi à l'heure supérieure dès la 31ème minute :

- une annulation à l'heure H + [0 30] sera payante à 100% si la réservation commence avant le lendemain heure H ;
- une annulation à l'heure H + [31 59] sera payante à 100% si la réservation commence avant le lendemain H+1.

6.4.2 Réductions pour les accords-cadres

Non applicable.

6.4.3 Réductions pour l'ERTMS

Infrabel ne prévoit pas de réduction pour l'équipement du matériel en ERTMS.

6.5 Système d'amélioration des performances

L'article 23 du Code ferroviaire prévoit qu'un système d'amélioration des performances doit être mis en place afin d'encourager les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Il prévoit également que le gestionnaire de l'infrastructure fixe les principes de base du système d'amélioration des performances en accord avec les candidats.

Le système d'amélioration des performances, basé sur un modèle bilatéral entre le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire, est rentré en vigueur au 1er janvier 2020.

Celui-ci est régi par l' « Organe de Gestion du Système d'Amélioration des Performances » (OGSAP), lequel est composé de deux parties : le gestionnaire de l'infrastructure d'une part et les entreprises ferroviaires d'autre part. Le fonctionnement de cet organe repose essentiellement sur une parité des votes entre les deux parties. L'organe de contrôle joue le rôle d'arbitre en cas de désaccord entre les deux parties, et ce conformément au rôle que lui attribue le Code ferroviaire (voir point 1.4.3 du présent document).

L'annexe B.5 reprend la description complète du modèle bilatéral ainsi que l'organisation et le fonctionnement de l'OGSAP.



6.6 Adaptations de la redevance

Comme expliqué ci-avant, les prix unitaires sont indexés annuellement au 1^{er} janvier. Cette indexation correspond à une pondération de l'indice santé (65%) et de l'indice services (35%) des prix à la consommation. L'index de référence est celui du mois de novembre qui précède l'indexation.

Les valeurs des divers coefficients pour le calcul des redevances restent valables pendant toute la durée de l'horaire de service en cours.

6.7 Modalités de perception de la redevance d'utilisation

6.7.1 Paiement anticipé des capacités demandées

La redevance d'utilisation est à payer préalablement chaque mois. Ce paiement anticipé n'est pas applicable aux demandes de capacités visées aux points 4.3.2 et 4.9.3. Ces paiements anticipés sont à verser à Infrabel pour le 20 du mois qui précède le mois d'utilisation. En l'absence de versement de ce paiement anticipé, Infrabel peut retirer la capacité allouée. Les montants à payer sont repris dans les conditions particulières du contrat d'utilisation (voir annexe B.2) ou du contrat de réservation des capacités (voir annexe B.3).

6.7.2 Facturation

A la fin de chaque mois, Infrabel calcule le total des redevances d'utilisation dues pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en M-1.

Lors de la rédaction des factures, il est tenu compte des paiements anticipés déjà facturés et versés. Les factures sont payables dans les 30 jours.

Infrabel peut appliquer aux montants facturés non payés dans les délais prévus des intérêts de retard fixés aux taux légaux. Les frais d'encaissement et de recouvrement sont à charge du candidat.

Des questions ou des remarques concernant la facturation de la redevance d'utilisation peuvent être adressées au bureau responsable (voir coordonnées au point 1.8.1).

La méthode de facturation des autres redevances est décrite le cas échéant dans le contrat d'utilisation (voir annexe B.2) ou le contrat de réservation des capacités (voir annexe B.3).

6.8 Garantie

Il n'est pas exigé de garantie lors des demandes de capacité.

6.9 Diabolo – redevance passager – contribution des entreprises ferroviaires

6.9.1 Redevance passager

Conformément aux articles 12 à 14 de la loi du 30 avril 2007 *portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer*, toute entreprise ferroviaire utilisant l'infrastructure ferroviaire pour le transport de voyageurs au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles-National (infrastructure Diabolo) applique et perçoit (à l'exclusion des cas spécifiques stipulés à l'article 12§1 de cette même loi) un supplément sur le prix du voyage à acquitter par le voyageur, dénommé « redevance passager ».

Le montant initial de la redevance passager et toute modification ultérieure de ce montant sont arrêtés par le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ce montant est indexé annuellement conformément au mécanisme d'indexation expliqué à l'article 12§4 de la loi du 30 avril 2007. L'arrêté royal du 29 janvier 2014 *portant fixation du montant de la redevance passager Diabolo*, en vigueur depuis le 1^{er} février 2014,

prévoit que le montant de la redevance passager visée à l'article 12 de la loi est fixé à 5,00 EUR (exprimé en valeur 2013), TVA de 6% incluse.

Chaque entreprise ferroviaire verse à l'exploitant de cette infrastructure (*Northern Diabolo SA*) les redevances passager qui doivent être appliquées et perçues. L'exploitant et l'entreprise ferroviaire doivent conclure une convention dans laquelle sont arrêtés les termes et conditions comprenant la périodicité de la rétrocession, les méthodes de comptage du nombre de passagers transportés, les sûretés à constituer par l'entreprise ferroviaire en garantie de son obligation de rétrocession et la rémunération de la perception de redevances passager non incorporées dans le prix du titre de transport.

6.9.2 Contribution des entreprises ferroviaires

Conformément aux articles 15 et 16 de la loi du 30 avril 2007 *portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer*, toute entreprise ferroviaire utilisant l'infrastructure ferroviaire pour le transport intérieur de voyageurs au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles-National (infrastructure Diabolo) est redevable d'une contribution annuelle, dénommée « contribution des entreprises ferroviaires », égale au plus élevé des deux montants suivants :

- 0,5 % du chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par l'entreprise ferroviaire concernée sur le transport intérieur de voyageurs sur cette infrastructure ferroviaire au cours de l'année calendrier précédant l'année pour laquelle la contribution est due ;
- 1.887.000 EUR indexés en fonction de la moyenne de l'indice santé (ou tout indice comparable le remplaçant) pour l'année calendrier précédant l'année pour laquelle la contribution est due par rapport à la moyenne de l'indice santé pour l'année 2004 multiplié par la clé de répartition visée à l'article 15§3 de la loi.

La contribution des entreprises ferroviaires est calculée, appliquée et versée de la façon suivante:

1. Pour les besoins du calcul du montant de la contribution des entreprises ferroviaires, chaque entreprise ferroviaire redevable de la contribution communique à son *Key Account Manager*, au plus tard le 1^{er} juin de l'année pour laquelle la contribution est due, le chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par celle-ci sur le transport intérieur de voyageurs sur cette infrastructure ferroviaire au cours de l'année calendrier précédente, ainsi que les éléments en permettant le contrôle.
2. Sur la base des données communiquées par les entreprises ferroviaires conformément au point précédent, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie à chaque entreprise ferroviaire redevable de la contribution, au plus tard le 15 juin de chaque année, le montant de la contribution dont elle est redevable pour l'année en cours.
3. L'entreprise ferroviaire redevable de la contribution verse au gestionnaire de l'infrastructure, au plus tard le 30 juin de l'année en cours, le montant de la contribution dont il est redevable pour cette année.
4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire verse les sommes perçues à l'exploitant de l'infrastructure Diabolo dans les vingt jours ouvrables de la perception de celles-ci. Pour s'assurer du paiement de cette contribution, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut imposer aux entreprises ferroviaires la fourniture d'une garantie financière. Celle-ci est proportionnelle à la contribution dont l'entreprise ferroviaire en question est redevable, transparente et non discriminatoire.



LISTE DES ANNEXES

A. Glossaire

- A.1. Glossaire

B. Capacités

- B.1. Modèles de demandes de capacités
 - B.1.1. Demande de capacité long terme – marchandises
 - B.1.2. Demande de capacité court terme et temps réel - marchandises
 - B.1.3. Demande de capacité / Parcours techniques - voyageurs
 - B.1.4. Demande de capacités locales pour les entreprises ferroviaires apparentées
- B.2. Contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire - Conditions générales
- B.3. Contrat de réservation des capacités entre le candidat non entreprise ferroviaire et Infrabel
- B.4. Attribution des capacités en cas de saturation
- B.5. Système d'amélioration des performances
- B.6. Périodes sans circulation

C. Cartes

- C.1. Carte générale du réseau (intégrant les délimitations des *Areas I-TO*)
- C.2. LST tome III liste 5 – Carte des itinéraires autorisés pour le trafic combiné (à partir de juin 2020 : les cartes 15a et 15b du RIEI)
- C.3. Carte technique du réseau
- C.4. Carte des intensités maximales « Icat Max »
- C.5. Carte « systèmes de signalisation »
- C.6. Carte « état des lieux ETCS »
- C.7. Carte des technologies ETCS 2025
- C.8. Carte « Communications GI-UI »



D. Livret du Service des Trains – LST

- D.1. LST tome III liste 1 – Dénomination des lignes
- D.2. LST tome III liste 3 – Voies de croisement et de garage
- D.3. LST tome III liste 13 – Gares et autres installations Infrabel en service - renseignements divers
- D.4. LST tome III liste 32 – Documents "infrastructure" à l'usage des entreprises ferroviaires
- D.5. LST tome III liste 33 – Liste des points frontières et gestionnaires "infrastructure" des réseaux voisins
- D.6. LST tome III liste 15 – La longueur des quais des gares de voyageurs
- D.7. LST tome III liste 36 – Installations d'approvisionnement en carburant sur le réseau belge
- D.8. LST tome III liste 24 – Véhicules belges sans attestations de mise en service, soumis à des restrictions ou interdictions de circulation sur les lignes en service
- D.9. LST tome III liste 11 – Installations ouvertes au service des trains de marchandises
- D.10. LST tome III liste 34 – Adresses des *Areas I-TO*
- D.11. LST tome III liste 35 – La numérotation des trains
- D.12. LST tome III liste 30A Entreprises ferroviaires et utilisateurs d'infrastructure avec statut spécial – généralités

Le LST sera remplacé par le RIEI en juin 2020.

D. Registre de l'Information pour l'Exploitation de l'Infrastructure – RIEI

- D.1. RIEI liste 1 – Dénomination des lignes
- D.2. RIEI liste 3 – Voies de croisement et de garage
- D.3. RIEI liste 13 – Gares et autres installations Infrabel en service - renseignements divers
- D.4. RIEI liste 5 – Documents "infrastructure" à l'usage des entreprises ferroviaires
- D.5. RIEI liste 4 – Liste des points frontières et gestionnaires "infrastructure" des réseaux voisins
- D.6. RIEI liste 12 – La longueur des quais des gares de voyageurs
- D.7. RIEI liste 18 – Installations d'approvisionnement en carburant sur le réseau belge
- D.8. RIEI liste 44 – Véhicules belges sans attestations de mise en service, soumis à des restrictions ou interdictions de circulation sur les lignes en service
- D.9. RIEI liste 16 – Installations ouvertes au service des trains de marchandises
- D.10. RIEI liste 33 – Adresses des *Areas I-TO*
- D.11. RIEI liste 11 – La numérotation des trains
- D.12. RIEI liste 50 Entreprises ferroviaires et utilisateurs d'infrastructure avec statut spécial – généralités

E. Documents techniques et informatifs

- E.1. Distances entre gares et nœuds
- E.2. Liste des installations de service sur le réseau ferroviaire belge
- E.3. Exigences pour le placement d'un système embarqué de gestion d'énergie sur les locomotives parcourant le réseau Infrabel
- E.4. *Roaming* entre les réseaux GSM-R

F. Tarification

- F.1. Equipements techniques des installations
- F.2. Redevances pour le service *Your Power*
- F.3. Services pour transports exceptionnels
- F.4. Redevance d'utilisation – Prix unitaires et valeurs des paramètres liés au train
- F.5. Redevance d'utilisation – Valeurs des paramètres liés à l'infrastructure
- F.6. Tronçons de voies sur lesquels la redevance manœuvre-ligne est d'application