



Document de référence du réseau

Valable du 13/12/2020 au 11/12/2021

Version du 20/08/2020

INFR/ABEL



Versions

Version	Date	Adaptations
<i>(Voir détails dans le document « Document de référence du réseau – Modifications » disponible sur www.infrabel.be)</i>		
1	13/12/2019	Première version
2	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'.
3	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> ;– Point 4.4.1.1 : adaptation de la notion de « limites raisonnables », suite aux discussions dans le cadre du sous-groupe de travail « document de référence du réseau » du mécanisme de coordination ;– Point 4.5 : suppression des textes liés à la fenêtre travaux nationale et aux périodes sans circulation et ajout d'un texte au sujet des blancs-travaux et des TCR intégrés dans l'horaire de service, suite aux discussions dans le cadre du sous-groupe de travail « travaux » du mécanisme de coordination.
4	22/06/2020	<ul style="list-style-type: none">– En général: modification des logos des services offerts par Infrabel ;– La conversion du RSEIF (Règlement de Sécurité de l'Exploitation de l'Infrastructure Ferroviaire) en RDEI (Réglementation et Documentation pour l'Exploitation de l'Infrastructure) et du LST (Livret du Service des Trains) en RIEI (Registre de l'Information pour l'Exploitation de l'Infrastructure) est postposée jusqu'à nouvel ordre. Par conséquent, toutes les références au RDEI et au RIEI ont été supprimées du document de référence du réseau.
5	07/07/2020	<ul style="list-style-type: none">– Point 4.9 : adaptation de textes liés aux capacités locales suite aux discussions dans le cadre du sous-groupe de travail « document de référence du réseau » du mécanisme de coordination.

6	20/08/2020	<ul style="list-style-type: none">- Chapitres 5 (en particulier, le point 5.4.2) et 6 (en particulier, le point 6.3.4.2) : le service « autres services de transport et de distribution pour l’approvisionnement en courant de traction » est désormais considéré comme une prestation complémentaire (au lieu d’une prestation minimale), suite à l’avis A-2019-04-SC du Service de Régulation du Transport ferroviaire ;- Point 6.3.1.1.2 : adaptation de la définition du paramètre « hyperpointe » de la majoration Ramsey-Boiteux, suite à la décision D-2020-02-S et l’avis A-2020-03-S du Service de Régulation du Transport ferroviaire ;- Suite aux deux adaptations susmentionnées, les annexes F.2 et F.3 ont également été adaptées ;- Point 5.3.1.3 : renvoi vers la nouvelle annexe E.5 : description installation de service « Installation de triage d’Anvers-Nord ».
---	------------	--

Table des matières

Versions	2
Table des matières	4
1. Informations générales	9
1.1 Introduction.....	9
1.2 Objectif	9
1.3 Cadre légal et réglementaire	10
1.4 Statut juridique.....	11
1.4.1 Remarques générales	11
1.4.2 Responsabilité	11
1.4.3 Recours	11
1.5 Structure du document de référence du réseau	13
1.6 Validité et mise à jour.....	13
1.6.1 Période de validité.....	13
1.6.2 Mise à jour.....	13
1.7 Publication.....	13
1.8 Contacts.....	14
1.8.1 Infrabel	14
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.....	17
1.8.5 Gestionnaires de l'infrastructure limitrophes	17
1.8.6 <i>Corridor One-Stop Shop (C-OSS)</i>	18
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 (OSS)</i>	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	24
2.2.3 Licence	25
2.2.4 Certificat de sécurité	26
2.2.5 Couverture des responsabilités	26
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	28
2.3.3 Accord-cadre	29
2.4 Règles opérationnelles	29
2.5 Transports exceptionnels	29
2.6 Transport de marchandises dangereuses	29
2.7 Admission du matériel roulant	30
2.8 Certification du personnel de bord et des conducteurs de train	30
2.8.1 Cadre légal	30
2.8.2 Compétences linguistiques des conducteurs : dérogation	31
3. INFRASTRUCTURE	32
3.1 Introduction	32
3.2 Etendue du réseau	32
3.2.1 Limites	32
3.2.2 Réseaux ferroviaires connectés	32
3.3 Description du réseau	32
3.3.1 Identification géographique	32
3.3.2 Caractéristiques	33
3.3.3 Systèmes de contrôle du trafic et de communication	35
3.4 Restrictions du trafic	37
3.4.1 Infrastructure spécialisée	37
3.4.2 Restrictions environnementales	37
3.4.3 Marchandises dangereuses	37
3.4.4 Tunnels avec restrictions	37
3.4.5 Ponts avec restrictions	37
3.5 Disponibilité de l'infrastructure	38
3.6 Installations de service	38
3.6.1 Gares de voyageurs	38

3.6.2	Terminaux de marchandises.....	38
3.6.3	Faisceaux de triage et de formation.....	38
3.6.4	Faisceaux de garage.....	38
3.6.5	Installations d’entretien	38
3.6.6	Infrastructures techniques	38
3.6.7	Infrastructures portuaires maritimes et intérieures	38
3.6.8	Infrastructures d’assistance.....	39
3.6.9	Installations d’approvisionnement en carburant	39
3.7	Installations de service non exploitées par Infrabel.....	39
3.8	Développement de l’infrastructure	39
4.	Attribution des capacités	40
4.1	Introduction.....	40
4.2	Description de la procédure	40
4.2.1	Organismes concernés	40
4.2.2	Procédures de demandes de capacités et d’attribution de sillons	41
4.2.3	Projets-pilotes « <i>Redesign of the international timetabling process</i> »	47
4.3	Calendrier pour les demandes de capacités et l’attribution des sillons.....	47
4.3.1	Planning pour l’établissement de l’horaire de service	47
4.3.2	Planning pour les demandes de capacités en dehors de la procédure d’élaboration de l’horaire de service.....	49
4.4	Procédure d’attribution des sillons	51
4.4.1	Procédure de coordination et gestion des demandes concurrentes	51
4.4.2	Système de règlement administratif des litiges	53
4.4.3	Infrastructures saturées	53
4.4.4	Impact des accords-cadres	54
4.5	Attribution de capacités pour l’entretien, le renouvellement et l’extension	54
4.5.1	Mission du gestionnaire de l’infrastructure	54
4.5.2	Principes des restrictions temporaires de capacité.....	54
4.5.3	Publication des restrictions temporaires de capacité	55
4.5.4	Consultation des candidats	55
4.5.5	Officialisation des restrictions temporaires de capacité et publication du bulletin	55
4.5.6	Blancs-travaux et TCR intégrés dans l’horaire de service.....	56
4.5.7	Travaux urgents	56
4.5.8	Annulation des chantiers.....	56
4.5.9	Incidences des travaux sur les capacités attribuées.....	56
4.6	Dispositions prises au vu de la non-utilisation/annulation	56

4.7	Transports exceptionnels et transports de marchandises dangereuses.....	57
4.7.1	Transports exceptionnels	57
4.7.2	Transports de marchandises dangereuses	57
4.8	Mesures particulières à prendre en cas de perturbation.....	57
4.8.1	Principes généraux	57
4.8.2	Gestion internationale des contingences	57
4.9	Demande et allocation des capacités locales.....	58
4.9.1	Description de la procédure	58
4.9.2	Procédure de coordination.....	61
4.9.3	Attribution de capacités locales pour l’entretien, le renouvellement et l’extension	62
4.9.4	Dispositions prises au vu de la non-utilisation	63
4.9.5	Transports exceptionnels et transports de marchandises dangereuses.....	63
4.9.6	Mesures particulières à prendre en cas de perturbation.....	64
4.9.7	Autres	64
5.	Services.....	65
5.1	Introduction.....	65
5.1.1	Catégories de services	65
5.1.2	Services fournis par Infrabel.....	65
5.1.3	Services fournis par les autres exploitants d’installations de service et/ou prestataires....	66
5.2	Prestations minimales	66
5.3	Accès aux installations de service et services fournis dans ces installations	67
5.3.1	Accès aux installations de service.....	67
5.3.2	Fourniture de services dans les installations de service.....	68
5.4	Prestations complémentaires.....	69
5.4.1	Approvisionnement en courant de traction.....	69
5.4.2	Autres services de transport et de distribution pour l’approvisionnement en courant de traction	70
5.4.3	Services pour trains	70
5.4.4	Services pour transports exceptionnels et marchandises dangereuses	71
5.5	Prestations connexes.....	71
5.5.1	Accès au réseau de télécommunications	71
5.5.2	Fourniture d'informations complémentaires	71
5.5.3	Contrôle technique du matériel roulant	71
5.5.4	Services de billetterie dans les gares de voyageurs	72
5.5.5	Services de maintenance lourde	72
6.	Redevances.....	73

6.1	Principes de tarification.....	73
6.1.1	Redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire	73
6.1.2	Autres redevances	73
6.2	Composition de la redevance d'utilisation	74
6.3	Tarification.....	75
6.3.1	Prestations minimales	75
6.3.2	Prestations d'accès aux installations de service.....	78
6.3.3	Services fournis dans les installations de service	78
6.3.4	Prestations complémentaires.....	78
6.3.5	Prestations connexes.....	79
6.3.6	Redevance en cas de saturation.....	79
6.4	Pénalités et réductions financières	80
6.4.1	Pénalités pour capacités non utilisées/annulées	80
6.4.2	Réductions pour les accords-cadres	83
6.4.3	Réductions pour l'ERTMS	83
6.5	Système d'amélioration des performances.....	83
6.6	Adaptations de la redevance	84
6.7	Modalités de perception de la redevance d'utilisation.....	84
6.7.1	Paiement anticipé des capacités demandées	84
6.7.2	Facturation	84
6.8	Garantie.....	84
6.9	Diabolo – redevance passager – contribution des entreprises ferroviaires.....	85
6.9.1	Redevance passager	85
6.9.2	Contribution des entreprises ferroviaires	85
	Liste des annexes.....	87

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.

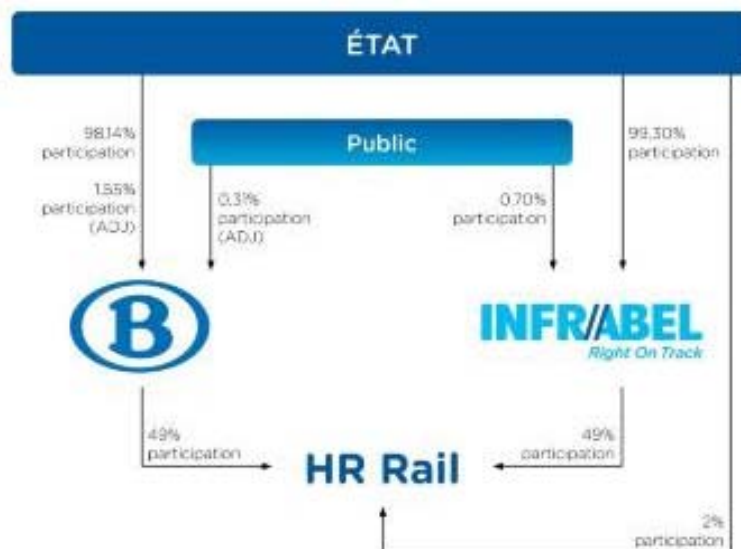
Infrabel a à la fois un statut de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant d'installations de service. Dans le cadre de ces deux statuts, Infrabel offre à ses clients une infrastructure ferroviaire compétitive, ainsi que des services de qualité, adaptés à leurs besoins. Dans le présent document,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

- comme exploitant d'installations de service, 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 de l'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 de l'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 de l'infrastructure ou exploitant d'installations de service, 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) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 *relative à la sécurité ferroviaire* (refonte) ;
- 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 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
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

Cadre légal et réglementaire	Sites Internet
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, § 1er 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 de l'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 de l'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 13 décembre 2020 au samedi 11 décembre 2021.

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) 	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  	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)

Compétence	Coordonnées
Adaptations de l'horaire de service en temps réel (TR) 	Direction <i>Traffic Operations</i> 10-06 I-TO.16 Rue Bara, 110 B-1070 Bruxelles E-mail : trafficcontrol.trainpathmanager@infrabel.be
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 	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.331 Avenue Fonsny, 13 B-1060 Bruxelles E-mail : your.facilities@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.gebruiksrechtreddevance@infrabel.be
Organisation des transports exceptionnels: études et autorisations 	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.144 Avenue Fonsny, 13 B-1060 Bruxelles E-mail : yourxxl@infrabel.be

Compétence	Coordonnées
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
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 	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) 	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 36 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 de l'infrastructure	Sites Internet
Pays-Bas	ProRail B.V.	www.prorail.nl www.prorail.nl/vervoerders/network-statement
Allemagne	DB Netz AG	fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/sc-hienennetz_benutzungsbedingungen
Luxembourg	Administration des Chemins de Fer (Allocation body)	railinfra.lu/index.html railinfra.lu/Document_reference/index.html
Luxembourg	Société Nationale des chemins de fer Luxembourgeois (infrastructure manager)	www.cfl.lu/ (voir document de référence du réseau d'ACF)
France	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 <i>Rhine-Alpine</i>	Madame Stephanie BSCHEID	<i>Corridor One-Stop Shop</i> Mainzer Landstraße 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

Compétence	Personne de contact	Coordonnées
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 (UE) 913/2010 *relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif* 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

RFC	États membres	Itinéraires principaux
<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</i> ^o	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;- Protocoles locaux - partie 1 ;- Plans Schématiques de Signalisation - PSS (<i>Draw In</i>) ;- Réservation de sillons (<i>Book In</i>) ;- Consultation des factures liées à la redevance d'utilisation (<i>Rob In</i>) ;- Informations sur les restrictions temporaires de capacités (<i>Daily In</i>) ;- ...	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.

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 ) ou une capacité locale (service ). 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 (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 à temps.

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 (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 (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 prévoie différemment pour certaines parties ou à moins que le contrat d'utilisation prévoie 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 du réseau 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), 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

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*;
- le RSEIF 5.3 – *La circulation des 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  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 Transport 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 qui sont citées au RSEIF 4.1 – *Les règles relatives aux trains*.

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 . 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_opleidingscentra.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 récurrence, 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, 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 d'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*.

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*.

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* ;
- le RSEIF 4.4 – *Les transports exceptionnels et les chargements*.

La norme européenne EN 15273 contient les règles pour les gabarits (interopérables) G1, GA, GB et GC pour les parties hautes et les gabarits GI1 et GI2 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 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*.

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* (.).

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*.

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*.

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*.

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.

Les systèmes de contrôle de trafic sont repris dans les différents livres du RSEIF.

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, Slovaquie, 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 1er 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*.

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 l'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*. 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*.

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*. 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 dans 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 \(FR\)](#)
- [Gemeenschappelijke template voor dienstvoorzieningen \(NL\)](#)
- [Common template for service facility information \(ENG\)](#)

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 tiers.



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 4.9.3.

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 ( - points 4.2 à 4.8, Infrabel en tant que gestionnaire de l’infrastructure) et d’autre part pour les capacités locales ( - 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			
Feasibility Studies	New Requests	Path	Late Requests	Path	Ad Hoc Requests	Ad Hoc Requests
Jusqu'au troisième lundi de janvier A-1	Du 15 décembre A-2 au deuxième mardi d'avril A-1		Du deuxième mercredi A-1 au deuxième ou troisième lundi d'octobre A-1		Du deuxième ou troisième mardi d'octobre A-1 au deuxième samedi de décembre A-1	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>. <p>Les demandes doubles ne sont pas permises.</p>		Obligatoirement à l'aide de l'application <i>Book In</i> .
	<p>En cas d'indisponibilité desdites applications, il est obligatoire d'utiliser les formulaires repris aux annexes :</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> - B.1.1 (marchandises) - B.1.3 (voyageurs /parcours techniques) 	<ul style="list-style-type: none"> - B.1.2 (marchandises) - B.1.3 (voyageurs /parcours techniques) 	<ul style="list-style-type: none"> - B.1.2 (marchandises) - B.1.3 (voyageurs/ parcours techniques)
	<p>En ce qui concerne les sillons préétablis et les réserves de capacités (corridors de fret), l'application PCS doit être utilisée.</p> <p>En ce qui concerne les capacités demandées dans le cadre du projet-pilote TTR, l'application PCS est à utiliser.</p>		<p>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.</p>
Demandes nationales	<p>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.</p>		
			<p>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.</p>

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) d'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
xxh01	xxh01
xxh13	xxh17
xxh25	xxh26
xxh37	xxh37
xxh49	xxh50

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.

4.2.2.1.5 Capacités locales

Dans sa demande *Book In*, l'entreprise ferroviaire ou le cas échéant le candidat non-entreprise ferroviaire, indique l'installation de service à laquelle elle souhaite accéder (point caractéristique - PTCar). Dans le champ libre relatif à cette installation, elle a la possibilité, si elle le souhaite, d'indiquer:

- les caractéristiques du matériel roulant qui accèdera à l'installation (longueur etc),
- et/ou l'équipement souhaité dans l'installation (par exemple, installation de préchauffage électrique, accès routier etc),
- et/ou, éventuellement, la ou les voie(s) de préférence dans l'installation,

et ce pour permettre à Infrabel d'évaluer au préalable, quand cela est possible, la ou les voie(s) nécessaire(s) pour le garage ou l'exécution des manœuvres (voir point 4.9).

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*.

Infrabel coopère, au besoin, avec les exploitants d'installations de service afin de faire en sorte que la répartition des capacités de l'infrastructure et des capacités des installations de service soit cohérente. Infrabel contacte annuellement les exploitants d'installations de service pour recueillir leur intention de participer ou non à cette coopération. Le cas échéant, un échange est planifié entre la publication du projet d'horaire de service international et la date limite accordée à Infrabel pour répondre aux observations et commentaires formulés par les candidats (voir point 4.3.1.2). Cette coopération n'entraîne pas d'obligation de résultat de la part d'Infrabel. Les candidats concernés peuvent être associés à cette coopération s'ils en font la demande.

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.

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). Si possible, le gestionnaire de l'infrastructure réattribue dans les meilleurs délais un autre sillon d'utilité équivalente à l'entreprise 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 <https://cms.rne.eu/ttr-communication-platform/rotterdam-antwerp-library>.

Plus d'informations sur les projets-pilotes TTR et sur les demandes de sillons sont disponibles sur le site internet <http://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 2021, RNE a établi les dates butoirs et périodes suivantes :

Études de faisabilité		
Date limite pour l'introduction des demandes d'étude de faisabilité	Le 20 janvier 2020	Candidat
Date limite pour la réponse aux demandes d'étude de faisabilité	Le 16 mars 2020	Infrabel
Demandes de sillons initiales		
Finalisation des catalogues de sillons préétablis	Le 13 janvier 2020	Infrabel et C-OSS
Soumission des demandes de capacités (New Path Requests)*	Du 15 décembre 2019 au 14 avril 2020	Candidat
Etablissement du projet d'horaire de service	Du 15 avril 2020 au 6 juillet 2020	Infrabel
Réunion technique	Du 15 juin 2020 au 18 juin 2020	Infrabel et autres GI
Publication du projet d'horaire de service international (<i>draft offer</i>)	Le 6 juillet 2020**	Infrabel
Observations et commentaires	Du 7 juillet 2020 au 7 août 2020***	Candidat
Date limite pour fournir une réponse finale (<i>final offer</i>)	Le 24 août 2020	Infrabel

* 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.

Début de validité

Début de validité de l'horaire de service 2021 Le 13 décembre 2020 à 00 h 01

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 mardi 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 15 avril 2020	Candidat
Premier jour pour répondre aux <i>Late Path Requests</i>	Le 25 août 2020	Infrabel
Dernier jour pour la soumission des <i>Late Path Requests</i>	Le 19 octobre 2020	Candidat
Dernier jour pour répondre aux <i>Late Path Requests</i>	Le 16 novembre 2020	Infrabel

<i>Ad-Hoc Requests</i>		
Premier jour pour les <i>Ad Hoc Requests</i>	Le 20 octobre 2020	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.

4.3.2.2.2 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).

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.

Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce ainsi, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels.

Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, des informations suivantes:

- les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
- les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes ;
- les autres sillons proposés sur les lignes concernées ;
- les critères de répartition des capacités.

Lors de cette procédure de coordination, le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées.

Le gestionnaire de l'infrastructure tient compte lors de l'application de cette procédure, des besoins commerciaux et organisationnels dont il a connaissance ainsi que des critères suivants, cités sans ordre de priorité :

- l'harmonisation aux points-frontières;
- les obligations de service public;
- l'utilisation la plus optimale possible des capacités disponibles.

Lors de la proposition d'alternatives, les besoins commerciaux et organisationnels dont tient compte le gestionnaire de l'infrastructure pour définir les limites raisonnables, sont notamment (et sans être exhaustifs) les suivants :

- le respect de l'origine et de la destination du train;
- le respect des dessertes et du temps d'opération demandés;
- les caractéristiques et la composition du train (et notamment le maintien de la charge et du gabarit);
- la minimisation du décalage temporel par rapport aux horaires demandés au départ et à l'arrivée.

Le candidat peut communiquer au gestionnaire de l'infrastructure ses besoins précis et l'ordre de priorité des critères dont le gestionnaire de l'infrastructure doit tenir compte dans sa proposition d'alternatives.

Dans l'hypothèse où la proposition d'alternatives n'est possible qu'en sortant des limites raisonnables définies ci-dessus, le gestionnaire de l'infrastructure en informe le candidat concerné qui pourra marquer son accord pour sortir de ces limites raisonnables afin de favoriser une issue consensuelle à la coordination.

Dans tous les cas, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, en concertation avec le candidat, de lui proposer l'alternative qui correspond le mieux à ses besoins.

En cas de refus des sillons alternatifs 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 d'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 d'infrastructure, et si le gestionnaire d'infrastructure n'est plus en mesure de proposer d'autres sillons alternatifs, ce dernier déclare la section de l'infrastructure concernée comme « infrastructure saturée ». Les principes qui en découlent 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* - FIFO).

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

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 trains à grande vitesse et les 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 :

- 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.

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.

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, prévue par la décision déléguée de la Commission 2017/2075, décrit la manière de coordonner et de publier les TCR ainsi que la façon d'impliquer les candidats dans le processus.

Plus précisément, ladite annexe VII prévoit les délais de consultation et de publication pour les TCR, en fonction du type de TCR, sur la base de sa durée et de son impact sur le trafic quotidien sur une ligne.

De plus, l'annexe VII prévoit des délais pour la coordination des TCR avec les autres gestionnaires de l'infrastructure qui pourraient être affectés, dans le cas où il s'agit de TCR dont l'incidence ne se limite pas à un seul réseau. De nouveau, les délais pour la coordination de ces TCR dépendent du type de TCR, en fonction de la durée et de l'impact sur le trafic quotidien sur une ligne. Ces exigences ont été expliquées par *RailNetEurope* dans un document appelé « *Guidelines for Coordination/Publication of Planned Temporary Capacity Restrictions for the European Railway Network* », qui peut être consulté via ce lien rne.eu/wp-content/uploads/2019-10-17_TCR_Guidelines_V3.00.pdf.

4.5.3 Publication des restrictions temporaires de capacité

Tel que mentionné au point 4.5.2, l'annexe VII de la Directive 2012/34 prévoit les délais de publication des 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).

Le gestionnaire de l'infrastructure publie la liste des TCR et leur mise à jour sur le *Business Corner* selon le calendrier présenté aux candidats lors de rencontres spécifiques (voir point 4.5.4).

4.5.4 Consultation des candidats

Le gestionnaire de l'infrastructure organise de manière régulière des réunions avec les candidats afin de les informer des TCR planifiées, de les consulter et d'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.

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

4.5.5 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 un 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*.

4.5.6 Blancs-travaux et TCR intégrés dans l'horaire de service

Dans l'horaire de service sont repris d'une part, des TCR planifiées en cas de fermeture complète d'une ligne ou d'une partie de ligne pendant une longue période ou de manière régulière pour certains jours ou créneaux horaires et d'autre part, des blancs-travaux qui permettent des interventions qui ne peuvent être planifiées longtemps à l'avance.

Pour les demandes de sillons qui entrent en conflit avec les TCR et les blancs-travaux susmentionnés, une alternative est élaborée en consultation avec les candidats concernés (lors de la *draft/final offer*).

Si les travaux ne sont pas effectués, la capacité est libérée à court terme et peut être utilisée pour les demandes de sillons Ad Hoc.

Le répertoire des TCR et des blancs-travaux susmentionnés couvrant l'horaire de service du présent document de référence du réseau se trouve à l'annexe B.6.

4.5.7 Travaux urgents

Voir le point 4.8 à ce sujet.

4.5.8 Annulation des chantiers

En cas d'annulation des 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, de commun accord 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.

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 6.4.

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 :

www.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

Les principes décrits ci-après pourraient encore faire l'objet d'une modification en 2020, en consultation avec le secteur, conformément aux discussions menées dans le cadre du mécanisme de coordination (art. 26/3 du Code ferroviaire).

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 aux entreprises ferroviaires la possibilité d'accéder à ses installations de service ainsi qu'à la plupart des voies et équipements les composant.

L'annexe F.1 présente l'ensemble des voies des installations de service d'Infrabel auxquelles les entreprises ferroviaires peuvent accéder. A cet égard, les entreprises ferroviaires peuvent au préalable demander un accès à deux types de voies :

– les voies « réservables pour une longue période » (VLP)

Les voies « réservables pour une longue période » sont attribuées, dans la mesure du possible, à l'entreprise ferroviaire pour la première période d'application de l'horaire de service. L'attribution de ces voies est reconduite automatiquement pour les périodes d'application suivantes de l'horaire de service, sauf si une autre entreprise ferroviaire (notamment, une nouvelle entreprise ferroviaire ou une entreprise ferroviaire existante assurant un nouveau trafic) demande également d'y accéder. Dans ce cas, l'attribution de la voie est revue selon les principes exposés dans ce document, notamment au point 4.9.2.

Pour réserver ces voies pour la première période d'application de l'horaire de service, l'entreprise ferroviaire introduit ses demandes de réservation auprès d'Infrabel au plus tard le 31 août précédant le début de l'horaire de service. A cette fin, elle complète le formulaire présent à l'annexe B.1.5 et l'envoie par courrier électronique à l'adresse your.facilities@infrabel.be.

Les demandes de réservations pour ce type de voies à partir de la deuxième période d'application de l'horaire de service sont à introduire au plus tard 6 semaines avant le début de la période d'application, à la même adresse email.

Pour l'horaire de service 2021, les dates d'application sont dès lors :

Date limite d'introduction des demandes	Début de la période d'application
31 août 2020	1 ^{ère} période : 13 décembre 2020
21 décembre 2020	2 ^{ème} période : 1 février 2021
22 février 2021	3 ^{ème} période : 5 avril 2021
2 mai 2021	4 ^{ème} période : 13 juin 2021
26 juillet 2021	5 ^{ème} période : 6 septembre 2021

Infrabel accuse réception de la demande dans les trois jours ouvrables suivant la date limite d'introduction. Si le formulaire rempli par l'entreprise ferroviaire n'est pas complet, Infrabel lui demandera de compléter les informations dans un délai de 5 jours ouvrables, sans quoi elle refusera la demande.

Une procédure de gestion des demandes concurrentes est mise en place pour gérer l'attribution de ce type de voies (voir point 4.9.2).

– les voies « opérations » (VO)

Les voies « opérations », accessibles par l'entreprise ferroviaire pour une durée limitée, ne sont pas réservables. L'annexe F.1 présente la durée maximale d'occupation de ce type de voies.

Infrabel offre la possibilité aux entreprises ferroviaires et le cas échéant, aux candidats non-entreprises ferroviaires d'exprimer au préalable leurs commentaires sur la liste des voies « réservables pour une longue période » et « opérations », lors de la période de consultation du document de référence du réseau. Infrabel adaptera les statuts des voies ou la durée maximale d'occupation des voies « opérations » si elle en a la possibilité et publiera la liste définitive en même temps que le document de référence du réseau.

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.

Pour introduire une demande de capacités locales, l'EFA doit utiliser le formulaire repris en annexe B.1.4. En fonction du choix de l'installation où le garage de matériel et/ou l'exécution des manœuvres doit s'effectuer, l'EFA doit envoyer le formulaire au bureau 'Operational Planning' de l'Area gérant l'installation concernée. La liste des adresses fonctionnelles des bureaux 'Operational Planning' peut être demandée auprès d'Infrabel à l'adresse your.facilities@infrabel.be.

Pour introduire une demande de capacités locales en temps réel, l'EFA doit s'adresser directement au poste de signalisation gérant l'installation concernée.

4.9.1.2 Attribution des capacités locales

- Voies « réservables pour une longue période »

Infrabel attribue à l'entreprise ferroviaire la voie « réservable pour une longue période ». Dans le cas où une voie est demandée par plusieurs entreprises ferroviaires, Infrabel applique au préalable une procédure de gestion des demandes concurrentes. Celle-ci est décrite au point 4.9.2.

Infrabel communique aux entreprises ferroviaires, par courrier électronique, les voies qui lui sont attribuées au plus tard :

- le 15 octobre dans le cas des voies demandées pour la première période d'application de l'horaire de service,
- dès la deuxième période d'application : 2 semaines avant le début de la période d'application.

Pour l'horaire de service 2021, les dates d'application sont dès lors :

Date limite d'introduction des demandes	Date limite d'attribution des voies	Début de la période d'application
31 août 2020	15 octobre 2020	1 ^{ère} période : 13 décembre 2020
21 décembre 2020	18 janvier 2021	2 ^{ème} période : 1 février 2021
22 février 2021	22 mars 2021	3 ^{ème} période : 5 avril 2021
2 mai 2021	30 mai 2021	4 ^{ème} période : 13 juin 2021
26 juillet 2021	23 août 2021	5 ^{ème} période : 6 septembre 2021

- Voies « opérations »

Les voies « opérations » sont attribuées en temps réel par le poste de signalisation, après traitement préalable, quand cela est possible, par les bureaux 'Operational Planning'. Lors de cette attribution, il est tenu compte, dans la mesure du possible, des besoins exprimés par l'entreprise ferroviaire ou le cas échéant le candidat non-EF dans sa demande *Book In* (voir point 4.2.2.1.5).

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

– Règles générales

La réservation d'une voie « réservable pour une longue période » 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.

Infrabel se réserve également le droit d'occuper la voie lorsqu'un entretien de l'installation s'impose. Dans ce cas également, elle proposera une voie alternative à l'entreprise ferroviaire.

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.

4.9.1.3 Modification des capacités locales par l'entreprise ferroviaire

Toute demande de modification d'une réservation d'une voie « réservable pour une longue période » est permise selon les dispositions reprises au point 4.9.1.1.1.

4.9.1.4 Suspension ou modification des capacités locales par Infrabel

Infrabel peut suspendre ou modifier l'occupation d'une voie quand :

- un problème de capacité se présente dans l'installation concernée pouvant conduire au blocage de l'installation ;
- une voie « réservable pour une longue période » n'a jamais été utilisée ;
- une voie a dû être mise en indisponibilité pour des nécessités opérationnelles, notamment d'entretien de l'installation.

Si Infrabel devait constater la sous-utilisation d'une voie 'réservable pour une longue période', elle prendra alors contact avec l'entreprise ferroviaire concernée pour analyser la situation et déterminer en concertation avec elle s'il convient de suspendre ou modifier l'attribution de la voie.

4.9.1.5 Renonciation aux capacités locales

L'entreprise ferroviaire peut renoncer à l'utilisation des voies « réservables pour une longue période » qui lui ont été attribuées. Dans ce cas, elle informe Infrabel dans les meilleurs délais par courrier électronique à l'adresse your.facilities@infrabel.be.

La capacité locale à laquelle l'entreprise ferroviaire a renoncé est considérée comme à nouveau disponible.

4.9.2 Procédure de coordination

Comme expliqué ci-avant, Infrabel applique une procédure de gestion des demandes concurrentes pour les voies « réservables pour une longue période » et ce, après avoir attribué au préalable les demandes d'occupation nécessitées à des fins opérationnelles, notamment d'entretien de l'installation de service.

Pour le traitement des demandes concurrentes, c'est-à-dire lorsqu'au moins deux entreprises ferroviaires souhaitent réserver la même voie « réservable pour une longue période », Infrabel applique une procédure de coordination basée sur le dialogue entre les entreprises ferroviaires concernées afin d'essayer de satisfaire toutes les demandes. A cette fin, elle réunit l'ensemble des entreprises

concernées. Lors de cette procédure, Infrabel envisage également, si nécessaire, la possibilité d'adopter des mesures opérationnelles permettant de trouver une solution.

Si cette procédure de coordination ne permet pas de trouver une solution, Infrabel formule par courrier électronique une proposition alternative aux entreprises ferroviaires concernées, en tenant compte des capacités disponibles dans l'installation souhaitée ainsi que des obligations de service public. Le cas échéant, la preuve de l'obligation de service public doit être apportée par l'entreprise ferroviaire. Infrabel tient également compte des éléments suivants cités sans ordre de priorité :

- les besoins exprimés par les entreprises ferroviaires (par exemple, longueur de la voie, présence d'installations nécessaires, ...) ;
- si disponibles, les contrats de transport obtenus par les entreprises ferroviaires.

Dans tous les cas, Infrabel veille à répartir les capacités de façon à garantir à chaque entreprise ferroviaire une capacité minimale.

Les entreprises ferroviaires 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. Si au minimum deux entreprises ferroviaires concernées rejettent la ou les proposition(s) alternative(s) d'Infrabel, alors Infrabel rejette la demande, en informe les entreprises ferroviaires et l'organe de contrôle et la voie concernée devient une voie « opérations ».

Dans le cas où Infrabel et l'entreprise ferroviaire ne peuvent s'accorder sur une alternative viable, cette dernière peut adresser une plainte à l'organe de contrôle conformément à l'article 9, paragraphe 5, du Code ferroviaire.

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

4.9.3.1 Généralités

Tout besoin d'occupation de voies par Infrabel, dont l'objectif est l'entretien de l'installation de service ou le garage de son matériel roulant afin d'assurer les travaux, est prioritaire sur toute autre réservation.

4.9.3.2 Dispositions spéciales relatives à la massification de l'entretien des voies dans les installations de service



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 installation 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 l'installation doit être libérée pour les besoins d'Infrabel. Cette libération est toutefois limitée au maximum à la moitié de l'installation. Les wagons qui seraient garés sur l'autre partie de l'installation 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.

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

4.9.3.3 Communication aux candidats quant aux travaux prévus dans les installations de service

La communication des travaux dans les installations de service est réalisée selon les mêmes dispositions que celle des travaux en ligne (voir points 4.5.4 et 4.5.5).

4.9.4 Dispositions prises au vu de la non-utilisation

La redevance d'accès au faisceau est facturée selon les dispositions décrites au point 6.4.1.

La non-utilisation d'une voie « opérations » ou d'une voie « réservable pour une longue période » n'engendre en revanche aucun frais pour le candidat.

4.9.5 Transports exceptionnels et transports de marchandises dangereuses

4.9.5.1 Transports exceptionnels

Lorsqu'un transport exceptionnel est prévu en garage dans une installation et, qu'en raison de son gabarit, il risque d'empiéter sur la ou les voies située(s) de part et d'autre de la voie sur laquelle il sera garé dans ladite installation, alors le candidat doit s'assurer d'avoir communiqué les informations nécessaires à Infrabel afin de procéder au garage du transport exceptionnel en toute sécurité.

4.9.5.2 Transports de marchandises dangereuses

La demande de capacités est traitée conformément au point 2.6.

4.9.6 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.

4.9.7 Autres

4.9.7.1 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.

4.9.7.2 Impact des accords-cadres

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

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.  **YourMoves** : sillons (prestations minimales) ;
2.  **YourFacilities** : capacités locales (accès aux installations de service et services fournis dans ces installations) ;
3.  **YourPower** : le transport et la distribution du courant de traction par Infrabel (prestations minimales), les autres services de transport et de distribution pour l'approvisionnement en

courant de traction (prestations complémentaires), l’approvisionnement en courant de traction (prestations complémentaires) ;

4. **YourXXL** : études de transport exceptionnel (prestations complémentaires);
5. **YourTechnicalControl** : contrôle technique du matériel roulant utilisé pour les parcours hors sillons (prestations connexes).

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.

Les 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 <https://www.infrabel.be/fr/entreprises-ferroviaires>

1. **YourTracks** : voies réservées ;
2. **YourConnection** : raccordements ferroviaires.

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 le service **YourMoves** (sillons, voir détails chapitre 4) et partiellement dans **YourPower** (électricité 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.

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 qu'il exploite () .

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 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).

Pour l'utilisation des faisceaux, le service  doit être utilisé. Pour le cas spécifique de l'installation de triage d'Anvers-Nord, les principes applicables sont exposés à l'annexe E.5.

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 ses 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 cabines 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 2009/72/CE 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

Afin d'offrir l'approvisionnement en électricité, 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/acces_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 Autres services de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction

L'électricité destinée au courant de traction ne parcourt pas uniquement le réseau de transport placé sous la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure, réseau incluant l'ensemble des installations électriques du réseau ferroviaire. Cette électricité utilise aussi les réseaux de transport et de distribution des gestionnaires des réseaux d'électricité publics. Infrabel joue un rôle centralisateur au niveau de la gestion de ces autres services de transport et de distribution et règle notamment les factures auprès des gestionnaires de réseaux d'électricité publics.

Infrabel se doit ensuite de refacturer les coûts (voir point 6.3.4.2) auprès des candidats qui ont recours au courant de traction, qu'ils s'approvisionnent en électricité de traction auprès du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un fournisseur tiers (voir point 5.4.1).


5.4.3 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 

5.4.4 Services pour transports exceptionnels et marchandises dangereuses

5.4.4.1 Services pour transports exceptionnels

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*.

5.4.4.2 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 Your Technical Control

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* (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* (.).

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. Ces redevances sont dues par la partie qui utilise le service, c'est-à-dire le candidat, qu'il soit ou non une entreprise ferroviaire.

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

6.1.1 Redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

L'utilisation du réseau ferré belge donne lieu à la perception d'une redevance d'utilisation de l'infrastructure par Infrabel. Les principes de cette redevance d'utilisation de l'infrastructure se basent sur les législations européennes suivantes :

- la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21/11/2012 *établissant un espace ferroviaire unique européen* ;
- le règlement d'Exécution UE 2015/909 du 12/06/2015 *concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire*.

Les aspects concernant la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire contenus dans ces textes réglementaires européens ont été transposés en droit belge au travers du Code ferroviaire et de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 *relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire*. La directive 2012/34/UE impose entre autres que la structure de la redevance des différents gestionnaires d'infrastructures européens évolue vers une harmonisation basée sur le principe des coûts directs, éventuellement complétés par des majorations.

Infrabel définit les règles de calcul et les modalités de paiement de la redevance d'utilisation de l'infrastructure en vertu des principes établis dans l'arrêté royal du 19 juillet 2019.

La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire couvre les prestations minimales (point 6.3.1), les prestations d'accès par le réseau à certaines installations de service (point 6.3.2) et les services fournis dans ces installations de service (point 6.3.3).

Les principes clefs de cette redevance sont :

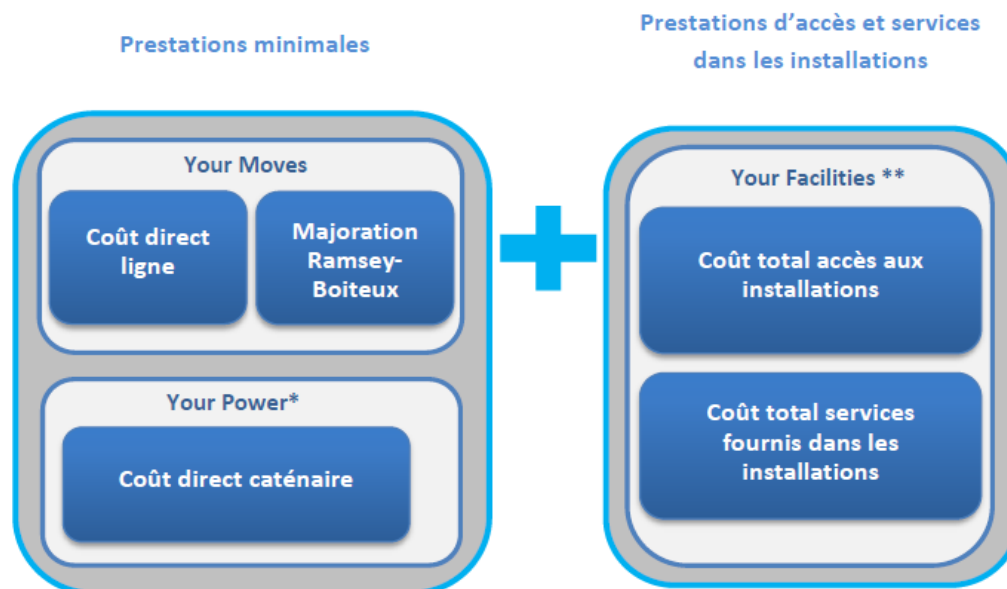
- la garantie de l'accès des candidats selon une approche non-discriminatoire et transparente ;
- la prise en compte des coûts d'exploitation de l'infrastructure, des caractéristiques de l'offre et de la demande et des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré belge.

6.1.2 Autres redevances

Les redevances particulières des prestations complémentaires et des prestations connexes sont décrites respectivement aux points 6.3.4 et 6.3.5.

6.2 Composition de la redevance d'utilisation

Comme indiqué au point 6.1, la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire couvre les prestations minimales, les prestations d'accès par le réseau à certaines installations de service et les services fournis dans ces installations. Elle se compose des éléments ci-après :



* L'approvisionnement en courant de traction et les autres services de transport et de distribution ne sont pas des prestations minimales mais font aussi partie du service Your Power. Ils sont considérés comme des prestations complémentaires (point 6.3.4).

** Seulement l'accès aux voies de triage, de formation et de garage, ainsi que leur utilisation font partie de la redevance d'utilisation. L'accès et l'utilisation d'autres installations de service seront incluses dans le produit Your Facilities mais ne feront pas partie de la redevance d'utilisation.



Le tableau ci-après présente par type de trafic les paramètres applicables le cas échéant. Les détails de la tarification des prestations minimales, des prestations d'accès aux installations de service et des services fournis dans les installations de service sont décrits respectivement aux points 6.3.1, 6.3.2 et 6.3.3.

PAV - PAC	Type de trafic	Paramètres				
		Coût direct ligne	Coût direct caténaire	Majoration Ramsey-Boiteux	Coût total accès aux installations	Coût total services fournis dans les installations
PAC	Transports voyageurs	X	X	X	X	X
	Transports marchandises	X	X		X	X
	Autres	X	X		X	X
PAV	Transports voyageurs	X	X			X
	Transports marchandises	X	X			X
	Autres	X	X			X

Avec PAC = parcours à charge et PAV = parcours à vide (voir explications au RSEIF.4.1). Pour les associations touristiques, il est nécessaire de se référer au point 6.3.1.3.1 Associations touristiques.

6.3 Tarification

6.3.1 Prestations minimales

Les prestations minimales sont décrites au point 5.2. Elles couvrent le service  (cf. point 6.3.1.1) et une partie du service  (cf. point 6.3.1.2).

Le Code ferroviaire impose une tarification des prestations minimales sur la base du principe des coûts directs, à savoir des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire. Lorsque le marché s'y prête, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus, le gestionnaire de l'infrastructure peut également percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non-discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments de marché ferroviaire.

Infrabel a identifié six segments de marché, à savoir :

- les services de transport de voyageurs répondant à une Obligation de Service Public (HKV OSP) ;
- les services de transport de voyageurs à caractère commercial (HKV NON-OSP) ;
- les services de transport de marchandises (HKM) ;
- les services de transport de voyageurs aptes à la grande vitesse qui sont exploités de manière commerciale (HST) ;
- les autres trains (AUTRES) : organismes notifiés, trains techniques, trains de personnel, trains de dégivrage, trains organisés pour le transfert de matériel entre des installations ;
- les associations touristiques (AT).

Les définitions de ces segments de marché se retrouvent à l'annexe A.1.

6.3.1.1 Your Moves

6.3.1.1.1 Coût direct ligne

Par coût direct ligne, il faut comprendre « le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire », c'est-à-dire le coût directement imputable à la circulation des trains. Il recouvre les coûts marginaux d'entretien, d'exploitation et de renouvellement des voies (hors installations électriques).

Cette redevance est applicable à tous les segments de marché à l'exception des associations touristiques. Cette redevance n'est pas non plus applicable pour les essais sur infrastructure hors service commercial (cf. point 6.3.1.3).

Son calcul est basé sur la formule suivante :

$$CD_LIGNE = cd_ligne * \sum_i l_i$$

Avec :

- *cd_ligne*: le coefficient du coût direct ligne unitaire exprimé en €/train-km ;
- *l_i* : la longueur de la section « i » parcourue par le train, exprimée en km.

Le coefficient lié au coût direct ligne unitaire est présenté à l'annexe F.2.

6.3.1.1.2 Majoration Ramsey-Boiteux

La majoration Ramsey-Boiteux permet à Infrabel de procéder au recouvrement total de ses coûts encourus. Elle est calculée selon la règle de l'élasticité inverse de la demande, c'est-à-dire le principe

selon lequel les segments de marché caractérisés par une forte sensibilité au prix paient un montant plus faible que les segments de marchés caractérisés par une faible sensibilité au prix.

Cette majoration, qui s'ajoute au coût direct ligne, dépend de trois éléments :

- le segment de marché :

Actuellement, cette redevance est applicable uniquement aux trains de voyageurs (HKV NON-OSP, HKV OSP et HST).

Les autres segments de marché (HKM, AT et AUTRES) ainsi que les trains effectuant des essais sur une infrastructure hors service commercial et les parcours à vide en sont exemptés.

- la période de circulation du train :

Une section de ligne est parcourue en période :

- d'heures creuses : en semaine, de 19h à 5h59 inclus ;
- d'heures normales : en semaine, de 9h à 14h59 inclus ;
- de weekend nuit : le samedi, le dimanche et les jours fériés, de 19h à 5h59 inclus ;
- de weekend jour : le samedi, le dimanche et les jours fériés, de 6h à 18h59 inclus ;
- de pointe : en semaine, de 6h à 8h59 inclus et de 15h à 18h59 inclus qui ne sont pas reprises dans les heures d'hyperpointe ;
- d'hyperpointe : si le train se trouve¹ en semaine sur un des points-caractéristiques (PTCARs) d'entrée ou de sortie d'une section de ligne de la jonction Nord-Midi² entre 8h et 8h59 inclus ou entre 16h et 16h59 inclus avant ou après avoir traversé une des six lignes de la jonction Nord-Midi³. Les caractéristiques suivantes sont applicables par segment pour déterminer la période d'hyperpointe :
 - Pour le segment HKV OSP, dans le cas où une section de ligne est en période d'hyperpointe, toutes les sections de ligne du parcours entre 6h et 8h59 inclus ou entre 15h et 18h59 inclus sont considérées en hyperpointe ;
 - Pour les segments HKV NON-OSP et HST, le tarif d'hyperpointe s'applique uniquement sur les sections de ligne du parcours situées entre le point caractéristique d'entrée et de sortie de la jonction Nord-Midi.

La période de weekend s'étend du samedi 00h00 au dimanche 23h59 inclus.

- la densité des lignes traversées :

La densité d'une ligne correspond au nombre de train-kilomètres effectifs des segments voyageurs (HKV et HST) par kilomètre de cette ligne. Les intervalles des différentes classes de densité sont les suivantes :

- très faible: [0, 10 000[trkm annuels/km de ligne ;
- faible: [10 000, 20 000[trkm annuels/km de ligne ;
- moyenne: [20 000, 30 000[trkm annuels/km de ligne ;
- élevée: [30 000, 40 000[trkm annuels/km de ligne ;
- très élevée / jonction Nord-Midi (JNM): [40 000, +∞[trkm annuels/km de ligne.

¹ Indifféremment qu'il s'agisse de l'heure de départ ou d'arrivée du PTCAR concerné.

² C'est-à-dire, le PTCAR de Bruxelles-Midi, de Bruxelles-Midi-Gril JNM ou de Bruxelles-Nord.

³ A savoir les lignes 0/1, 0/2, 0/3, 0/4, 0/5 et 0/6.

La formule qui permet de calculer la majoration Ramsey-Boiteux est la suivante :

$$MU_{RB} = \sum_i (l_i * mu_{rb_{jltmi}})$$

Avec:

- $mu_{rb_{jltmi}}$: le coefficient de la majoration Ramsey-Boiteux dépendant du segment « j », de la classe de densité de trafic « l » à laquelle appartient la section « i » et de la période « m » à laquelle la section « i » est parcourue (ce coefficient est exprimé en €/train-km) ;
- l_i : la longueur de la section « i » parcourue par le train, exprimée en km.

Les coefficients liés à la majoration Ramsey-Boiteux sont présentés à l'annexe F.2.

6.3.1.2 Coût direct caténaire

Le coût direct caténaire recouvre l'utilisation des systèmes d'alimentation électrique pour le courant de traction. Cette composante est appliquée à tous les trains-kilomètres effectifs des trains électriques.

Son calcul est basé sur la formule suivante :

$$CD_{CAT} = cd_{cat} * E$$

Avec :

- cd_{cat} : coût direct propre aux trains électriques, exprimé en €/MWh consommé ;
- E : consommation électrique du train, exprimée en MWh.

Le coefficient lié au coût direct caténaire est présenté à l'annexe F.2.

La détermination de la consommation d'électricité et les modalités de facturation sont décrites dans l'annexe F.3 (point 1.1, point 1.2 et point 1.5).

6.3.1.3. Cas Spécifiques

6.3.1.3.1 Associations touristiques

En vertu des principes de l'arrêté royal du 8 mai 2014, les associations touristiques paient une redevance fixe, non indexée.

$$T = t * l_i$$

Avec :

- t : le coefficient du coût unitaire des trains touristiques exprimé en €/train-km effectif
- l_i : la longueur de la section de ligne « i » parcourue par le train, exprimée en km.

Le coefficient du prix unitaire est présenté à l'annexe F.2.

6.3.1.3.2 Essais sur une infrastructure hors service commercial

Les parcours d'essai réalisés sur une infrastructure hors service commercial correspondent, conformément à l'article 8 du Code ferroviaire, à une occupation d'une section de ligne hors service commercial pendant une période donnée. Une redevance forfaitaire spécifique pour l'utilisation de l'infrastructure mise hors service commercial a été déterminée.

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


Prix pour l'utilisation d'une LGV = X euro par km par 1/2 h

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

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

Le prix unitaire est présenté à l'annexe F.2.

6.3.2 Prestations d'accès aux installations de service

Les prestations d'accès aux installations de service sont décrites au point 5.3. Elles couvrent le service . Ces prestations ne dépassent pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable, conformément à l'article 51 du Code ferroviaire.

La redevance relative à l'accès aux installations de service est applicable à tous les segments à l'exception des associations touristiques. Les parcours à vide en sont également exemptés.

L'accès aux installations donne lieu à une redevance qui se calcule comme suit :

$$CT_INSTALLATION = \sum_n ct_installation_n$$


Avec :

- *ct_installation*: le coefficient du coût total unitaire pour un arrêt dans une installation facturable « n », exprimé en €.

Les arrêts obligatoires si les signaux l'imposent et les passages sans arrêt ne sont pas facturés.

La liste des installations de service ainsi que le coefficient du coût total unitaire sont disponibles à l'annexe F.2.

6.3.3 Services fournis dans les installations de service

Ces services, lorsqu'ils sont offerts par Infrabel, font partie du service .

6.3.4 Prestations complémentaires

6.3.4.1 Approvisionnement en courant de traction

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

- le coût de l'énergie ;
- les coûts liés aux certificats verts ;
- les taxes et redevances perçues via le fournisseur.

La détermination de la consommation d'électricité, la détermination du prix unitaire et les modalités de facturation sont décrites dans l'annexe F.3.

6.3.4.2 Autres services de transport et distribution pour l’approvisionnement en courant de traction

Les autres services de transport et de distribution pour l’approvisionnement en courant de traction (voir point 5.4.2) contiennent les coûts suivants:

- les coûts d’accès et les coûts périodiques des raccordements d’Elia (coûts attribués et coûts liés au contrat d’accès avec Elia) et les coûts du réseau des gestionnaires du réseau de distribution ;
- l’achat d’électricité pour compenser les pertes du réseau dans les sous-stations et sur les caténaires ;
- les coûts administratifs pour la mesure et l’attribution de l’énergie ;
- les taxes et les redevances.

La détermination de la consommation d’électricité, le prix unitaire et les modalités de facturation sont décrites dans l’annexe F.3

6.3.4.3 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.

6.3.4.4 Services pour transports exceptionnels et services pour marchandises dangereuses

Les études préalables à la circulation d’un transport exceptionnel sont facturées au coût réel. Le détail de tarification et de facturation de cette prestation est décrit à l’annexe F.3.

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.

6.3.5 Prestations connexes

6.3.5.1 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.

6.3.5.2 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.

6.3.5.3 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.

Le détail de tarification et de facturation de ces prestations est décrit à l’annexe F.3.



6.3.6 Redevance en cas de saturation

Conformément à l’article 50, paragraphe 2, du Code ferroviaire et dans les limites de l’article 42 dudit Code, le gestionnaire de l’infrastructure peut percevoir une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l’infrastructure pendant les périodes de saturation, au sens de

l'article 41 du même Code. Toutefois, aucune redevance spécifique n'est prévue en cas d'infrastructure saturée.

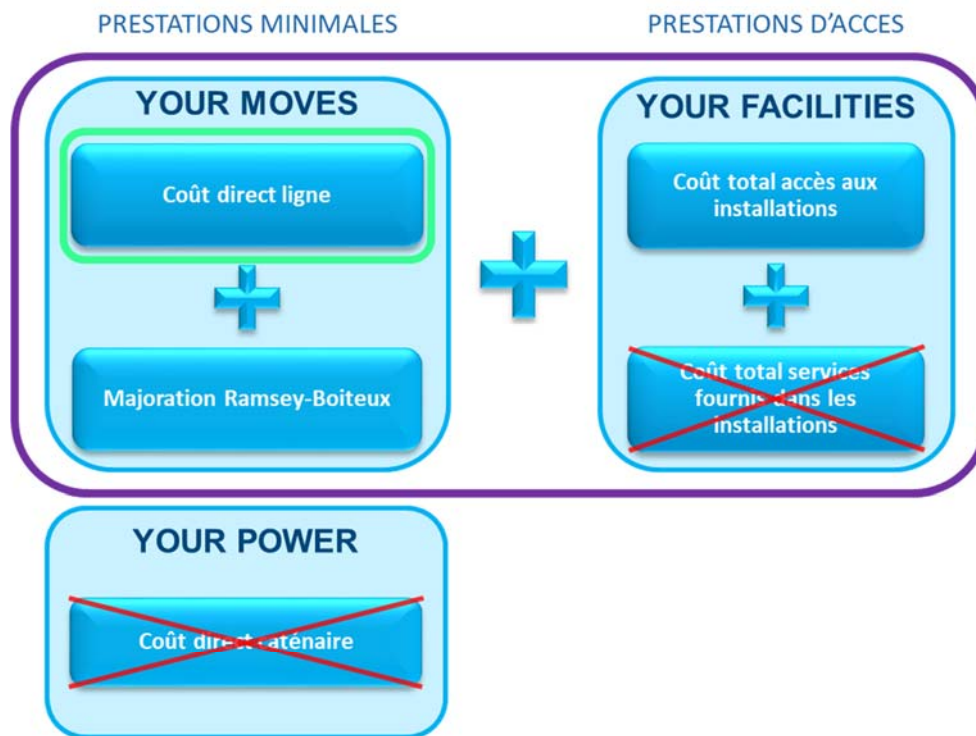
6.4 Pénalités et réductions financières



6.4.1 Pénalités pour capacités non utilisées/annulées

Lorsque la capacité est utilisée totalement, la redevance d'utilisation est due selon les principes détaillés ci-avant. Néanmoins, le Code ferroviaire prévoit en son article 54 la possibilité pour le gestionnaire de l'infrastructure de percevoir une redevance d'utilisation de l'infrastructure appropriée pour les capacités attribuées mais non utilisées. Infrabel applique cette possibilité pour les services  et  ainsi que pour les essais sur infrastructure.

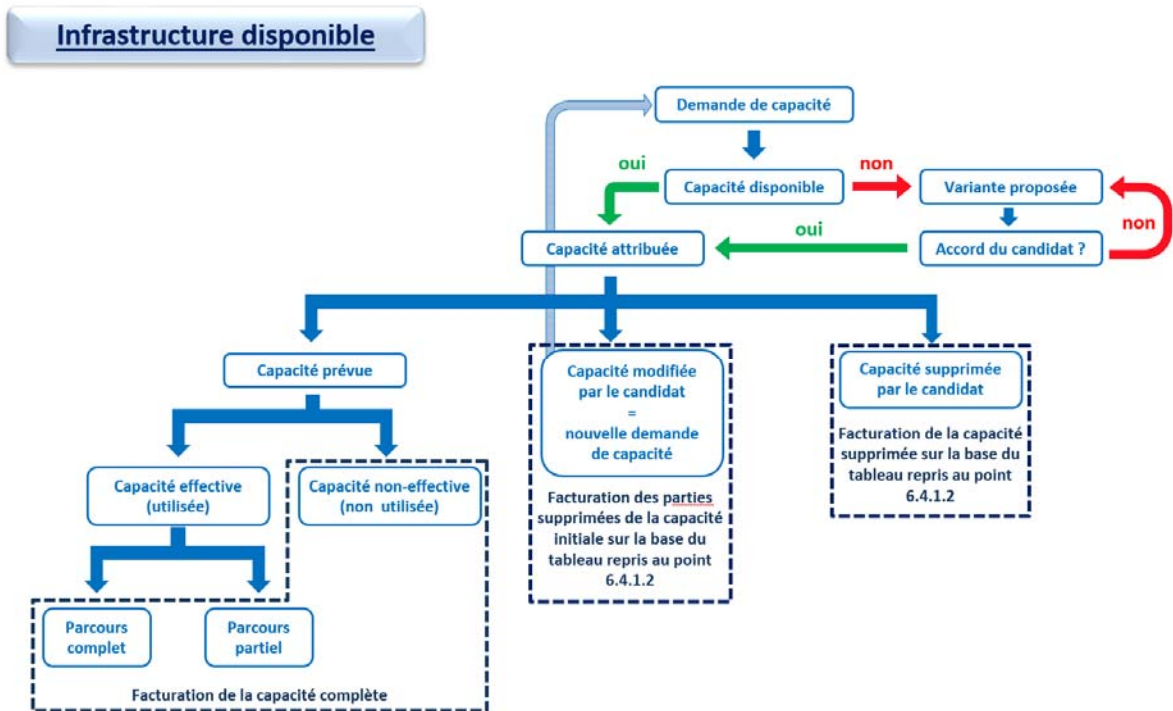
6.4.1.1. Capacités non utilisées/annulées: principes

Les différentes composantes de la redevance d'utilisation de l'infrastructure peuvent être facturées en tout ou en partie en cas de non-utilisation des capacités attribuées, selon les principes suivants :



-  **Parcours à charge (PAC)** : Les règles relatives à la capacité non-utilisée **sont appliquées** : % de la redevance
-  **Parcours à vide (PAV)** : Les règles relatives à la capacité non-utilisée **ne sont pas appliquées** : % de la redevance

En plus de ces principes, 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

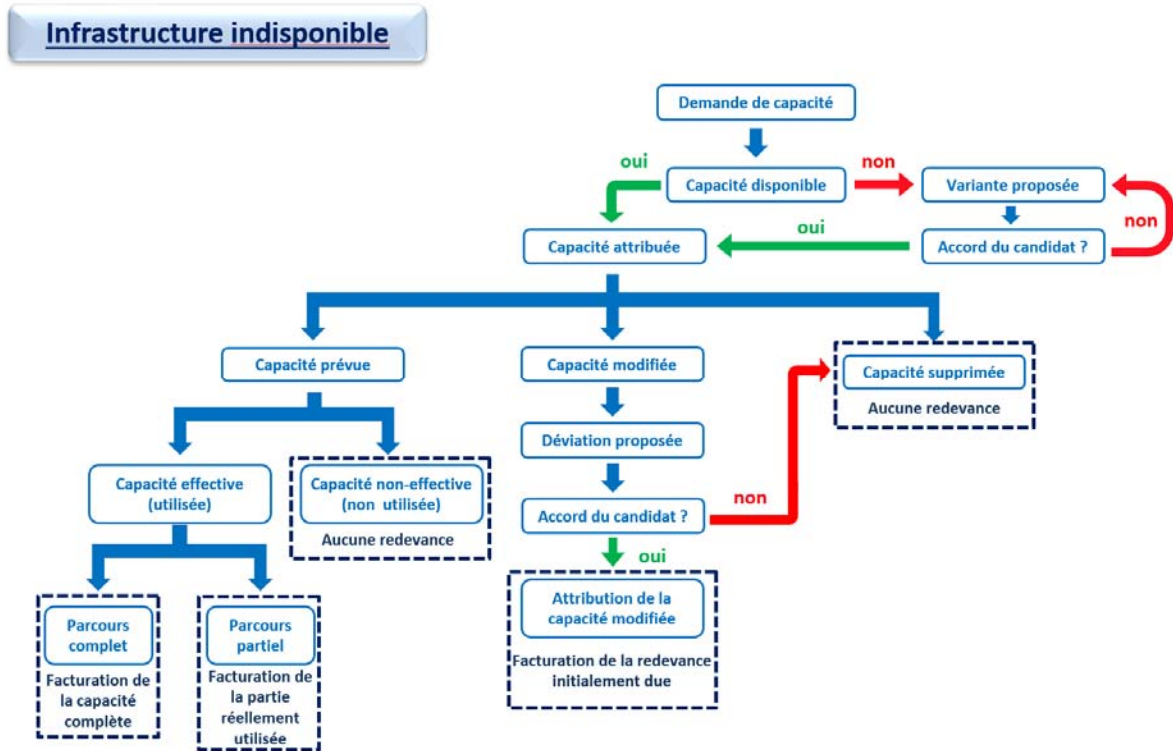
Si la capacité n'est utilisée qu'en partie, la redevance est due pour la partie réellement utilisée et pour la partie non utilisée étant donné que la non utilisation n'est pas liée à une indisponibilité de l'infrastructure.

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.

Pour les parties supprimées de la capacité initiale, la redevance est due à concurrence du pourcentage dépendant du moment de la renonciation de la capacité (voir point 6.4.1.2). Pour les parties non modifiées de la capacité initiale, la redevance est due dans sa 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 d'infrastructure. Dans ce cas, la redevance est due selon le pourcentage dépendant du moment de la renonciation (voir point 6.4.1.2).



- 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.

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 d'infrastructure peut prendre l'initiative de modifier la capacité demandée. Dans ce cas, 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 sillon initial.
 - Capacité supprimée

Le gestionnaire d'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.

6.4.1.2. Capacités non utilisées/annulées : délais d'annulation et pénalités

En cas d'annulation ou de non-utilisation de la capacité sans annulation, le montant à payer pour les capacités non utilisées (cf. schéma au point 6.4.1.1) est calculé comme suit :

Délais d'annulation	Pourcentage de la redevance à facturer
Non-utilisation sans annulation ou annulation après le départ planifié	100%
Annulation moins de 24 h avant le départ planifié	75%
Entre 24 h et 4 jours avant le départ planifié	40%
Entre 5 jours et 30 jours avant le départ planifié	25%
Entre 31 jours et 60 jours avant le départ planifié	15%
Plus de 60 jours avant le départ planifié	0%

Les trains touristiques ne sont pas soumis à une redevance en cas d'annulation.

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 est basé sur un modèle bilatéral entre le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire.

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

Les prix unitaires appliqués par Infrabel sont indexés annuellement au 1er janvier. Cette indexation correspond à une pondération de l'indice santé (65%)⁴ et de l'indice services (35%)⁵ des prix à la consommation. L'index de référence est celui du mois de novembre qui précède l'indexation.⁶

En outre, selon l'arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire révisé au moins tous les cinq ans la méthode de calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

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 et constitue une obligation contractuelle de l'entreprise ferroviaire prévue dans le contrat d'utilisation de l'infrastructure, sur base de l'article 9, paragraphe 2, de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. 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 (annexe B.2) ou du contrat de réservation des capacités (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 (annexe B.2) ou le contrat de réservation des capacités (annexe B.3).

6.8 Garantie

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

⁴ Indice santé : http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/economie/prix_consommation/

⁵ Indice services : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/prix-la-consommation/indice-sante>

⁶ Ceci n'est pas d'application pour les prestations complémentaires incluses dans le service Your Power.

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 1er 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 1er 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 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 - Voyageurs/Parcours techniques
 - B.1.4. Demande de capacités locales pour les entreprises ferroviaires apparentées
 - B.1.5. Formulaire de demande de réservation des « voies réservables pour une longue période »
 - B.1.6. Formulaire de demande de réservation des bosses de triage à Anvers-Nord
- 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. Blancs-travaux et TCR qui ont été intégrés dans l'horaire de service

C. Cartes

- C.1. Carte du réseau (incluant les délimitations des *Areas I-TO*)
- C.2. LST tome III liste 5 – Carte des itinéraires autorisés pour le trafic combiné
- 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

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
- E.5. Description installation de service « Installation de triage d'Anvers-Nord »

F. Services et tarification

- F.1. Equipements techniques des installations de service
- F.2. Redevances d'application pour les prestations minimales, l'accès aux et les services fournis dans les installations de service
- F.3. Redevances d'application pour les services *Your Power*, *Your XXL* et *Your Technical Control*