



Document de référence du réseau

Valable du 10/12/2023 au 14/12/2024

Version du 11/08/2023

INFRABEL



Versions

Version	Date	Adaptations
<i>(Voir détails dans le document « Document de référence du réseau – Modifications » disponible sur https://infrabel.be/fr/networkstatement)</i>		
1	09/12/2022	Première version
2	15/12/2022	Deuxième version Les modifications concernent : – Point 1.6.7 : adaptation de coordonnées ; – Points 1.7.1, 3.3.4, 4.3.1.2, 4.9.4 et 6.3.3.2 : adaptation de liens.
3	09/02/2023	Troisième version Les modifications concernent : – Points 1.1, 2.4.2.4, 4.5.5.3 et 7.3.4.6.5 : adaptation de certaines références suite à la publication au Moniteur belge le 10 janvier 2023 de l'arrêté royal du 26 décembre 2022 <i>portant approbation du contrat de performance conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public Infrabel</i> ; – Points 1.3.1, 1.5.3 et 1.6.6 : adaptation de liens ; – Point 4.5 : ajout d'un renvoi au Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 <i>concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire</i> au sujet de l'obligation de collaboration entre Infrabel et les exploitants d'installations de service ; – Point 5.10.1 : adaptation du montant de la redevance passager Diabolo suite à la publication au Moniteur belge le 20 janvier 2023 de l'arrêté royal du 15 janvier 2023 <i>portant fixation du montant de la redevance passager Diabolo</i>.
4	22/03/2023	Quatrième version Les modifications concernent : – Points 1.3.1, 1.4, 1.5.3, 1.6.2, 1.6.6, 1.6.7, 1.7.1, 1.7.2, 2.1, 3.2.4, 3.4.2, 3.4.5, 4.2.1, 4.2.2, 4.5.3, 5.4.3, 5.9.3 et 6.4 : adaptation de liens ; – Point 1.6.1 : adaptation de coordonnées ; – Point 2.3.13 : réintroduction de l'annexe C.8 Carte des technologies ETCS 2025.

5	11/08/2023	Cinquième version
		Les modifications, apportées suite à la décision D-2023-01-S du Service de Régulation du 19 juillet 2023 disponible sur https://www.regul.be/fr/decision-d-22023-01-s-sur-les-attributions-et-le-fonctionnement-de-logsap/ , concernent les points 1.6.1 et 5.7 ainsi que les annexes B.2.2 et B.5 : adaptation des principes du SAP et, à titre principal, suppression de l'Organe de Gestion du Système d'Amélioration des Performances.

Table des matières

Versions.....	2
Table des matières.....	4
1. Informations générales	10
1.1 Introduction.....	10
1.2 Objectif.....	11
1.3 Cadre légal et réglementaire	11
1.3.1 Cadre légal	11
1.3.2 Statut juridique et responsabilité.....	12
1.3.3 Recours	13
1.4 Structure du document de référence du réseau	14
1.5 Validité, mise à jour et publication.....	14
1.5.1 Période de validité.....	14
1.5.2 Mise à jour	14
1.5.3 Publication	15
1.6 Contacts.....	15
1.6.1 Infrabel	15
1.6.2 Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National.....	19
1.6.3 Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) – NSA Rail Belgium	19
1.6.4 Ministre de la Mobilité, chargé de Skeyes, la SNCB et Infrabel	19
1.6.5 Service Public Fédéral Mobilité et Transports.....	19
1.6.6 Gestionnaires de l'infrastructure limitrophes	20
1.6.7 <i>Corridor One-Stop Shop (C-OSS)</i>	21
1.6.8 Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (<i>European Union Agency for Railways - ERA</i>)	21
1.7 Coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure européens.....	21
1.7.1 Corridors de fret internationaux pour un transport de marchandises concurrentiel (<i>Rail Freight Corridors-RFC</i>)	21
1.7.2 <i>RailNetEurope</i> et autres coopérations internationales.....	23
2. Infrastructure	24
2.1 Introduction.....	24
2.2 Etendue du réseau.....	24
2.2.1 Limites.....	24
2.2.2 Réseaux ferroviaires connectés.....	24

2.3	Description du réseau.....	25
2.3.1	Typologies de voies.....	25
2.3.2	Ecartements de voies	25
2.3.3	Gares et nœuds	25
2.3.4	Gabarit	25
2.3.5	Limites de poids.....	25
2.3.6	Rampes	26
2.3.7	Vitesse	26
2.3.8	Longueur maximale du train.....	26
2.3.9	Alimentation électrique.....	26
2.3.10	Systèmes de signalisation.....	27
2.3.11	Systèmes de contrôle du trafic.....	27
2.3.12	Systèmes de communication.....	27
2.3.13	Systèmes d'aide à la conduite et systèmes de signalisation de cabine.....	28
2.4	Restrictions du trafic.....	28
2.4.1	Infrastructure spécialisée	28
2.4.2	Restrictions environnementales.....	29
2.4.3	Marchandises dangereuses	30
2.4.4	Tunnels avec restrictions	30
2.4.5	Ponts avec restrictions.....	30
2.5	Disponibilité de l'infrastructure.....	30
2.6	Développement de l'infrastructure	30
3.	Conditions d'accès.....	31
3.1	Introduction.....	31
3.2	Conditions générales	31
3.2.1	Conditions d'introduction d'une demande de capacités	31
3.2.2	Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire	31
3.2.3	Licence	32
3.2.4	Certificat de sécurité unique	33
3.2.5	Assurance.....	33
3.3	Conditions commerciales	34
3.3.1	Accord-cadre.....	34
3.3.2	Contrats entre Infrabel et l'entreprise ferroviaire	34
3.3.3	Contrats entre Infrabel et le candidat non-entreprise ferroviaire	34
3.3.4	Conditions générales	34

3.4 Conditions d'accès spécifiques	35
3.4.1 Admission du matériel roulant	35
3.4.2 Certification du personnel	35
3.4.3 Transports exceptionnels	36
3.4.4 Transport de marchandises dangereuses	36
3.4.5 Trains d'essai et autres trains spéciaux	37
4. Attribution des capacités	38
4.1 Introduction	38
4.2 Description générale de la procédure	38
4.2.1 Organismes concernés	38
4.2.2 Procédure de demandes de capacités	39
4.3 Réserve de capacités pour les restrictions temporaires de capacités	45
4.3.1 Principes généraux	45
4.3.2 Deadlines et information aux candidats	48
4.4 Impact des accords-cadres	51
4.5 Traitement des demandes de capacités et procédure d'attribution des sillons	51
4.5.1 New Path Requests	52
4.5.2 Late Path Requests	53
4.5.3 Ad-Hoc Requests	54
4.5.4 Procédure de coordination pour les sillons internationaux	57
4.5.5 Procédure pour les demandes concurrentes	57
4.6 Infrastructures saturées	59
4.6.1 Principes de déclaration d'une infrastructure saturée	59
4.6.2 Déclaration de saturation dans le cas de l'anticipation d'une pénurie	60
4.6.3 Attribution des sillons suite à la déclaration de saturation	60
4.6.4 Prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des sillons	61
4.6.5 Suites à donner à la déclaration de saturation	61
4.7 Transports exceptionnels et transports de marchandises dangereuses	61
4.7.1 Transports exceptionnels	61
4.7.2 Transports de marchandises dangereuses	62
4.8 Règles après l'attribution des sillons	62
4.8.1 Règles pour les modifications de sillons par le candidat	62
4.8.2 Règles pour les adaptations de sillons par le gestionnaire de l'infrastructure	63
4.8.3 Règles concernant la non-utilisation par le candidat	64
4.8.4 Règles concernant l'annulation par le candidat	64

4.9	TTR for Smart Capacity Management.....	64
4.9.1	Objectifs du TTR.....	64
4.9.2	Composantes du processus	64
4.9.3	Implémentation	66
4.9.4	Projets-pilotes TTR.....	67
4.10	Principes d'allocation des capacités sur les RFC	69
5.	Services et redevances	70
5.1	Introduction.....	70
5.1.1	Catégories de services	70
5.1.2	Services fournis par Infrabel.....	71
5.1.3	Délais de traitement des demandes d'accès aux services fournis par Infrabel	72
5.2	Principes applicables aux redevances	72
5.2.1	Principes généraux	72
5.2.2	Principes liés à la redevance d'utilisation de l'infrastructure	73
5.3	Prestations minimales et redevances.....	74
5.3.1	Introduction.....	74
5.3.2	Coût direct ligne et majoration Ramsey-Boiteux	75
5.3.3	Coût direct caténaire	76
5.3.4	Cas Spécifiques	77
5.4	Prestations complémentaires et redevances	77
5.4.1	Approvisionnement en courant de traction	77
5.4.2	Autres services de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction	78
5.4.3	Services pour transports exceptionnels	79
5.4.4	Autres prestations complémentaires	79
5.5	Prestations connexes et redevances	79
5.5.1	Accès au réseau de télécommunications	79
5.5.2	Fourniture d'informations complémentaires.....	79
5.5.3	Contrôle technique du matériel roulant	79
5.5.4	Services de billetterie dans les gares de voyageurs	80
5.5.5	Services de maintenance lourde	80
5.6	Pénalités et incitants financiers.....	80
5.6.1	Pénalités pour les modifications de sillons par le candidat.....	81
5.6.2	Pénalités pour les adaptations de sillons par le gestionnaire de l'infrastructure	81
5.6.3	Pénalités suite à la non-utilisation par le candidat	81
5.6.4	Pénalités pour l'annulation des sillons par le candidat	81

5.6.5 Incitants/réductions	82
5.7 Système d'amélioration des performances.....	82
5.7.1 Principes généraux et objectifs	82
5.7.2 Suivi des performances.....	83
5.7.3 Modèle financier.....	83
5.7.4 Système de règlement des litiges.....	83
5.8 Adaptations de la redevance d'utilisation.....	83
5.9 Modalités de perception de la redevance d'utilisation.....	83
5.9.1 Paiement anticipé des capacités demandées	83
5.9.2 Facturation	84
5.9.3 CIS - Système d'information international sur les redevances.....	84
5.10 Diabolo – redevance passager – contribution des entreprises ferroviaires.....	84
5.10.1 Redevance passager	84
5.10.2 Contribution des entreprises ferroviaires	85
6. Gestion opérationnelle.....	87
6.1 Introduction.....	87
6.2 Règles opérationnelles	87
6.2.1 Règles générales.....	87
6.2.2 Compétences linguistiques des conducteurs : dérogation	87
6.3 Mesures opérationnelles.....	88
6.3.1 Principes	88
6.3.2 Réglementation d'exploitation.....	88
6.3.3 Perturbations.....	88
7. Installations de service	91
7.1 Introduction.....	91
7.2 Aperçu des installations de service	91
7.3 Installations de service exploitées par Infrabel	92
7.3.1 Dispositions communes.....	92
7.3.2 Gares de voyageurs	95
7.3.3 Terminaux de marchandises.....	95
7.3.4 Faisceaux de triage et de formation.....	96
7.3.5 Faisceaux de garage.....	108
7.3.6 Installations d'entretien	108
7.3.7 Autres infrastructures techniques.....	108
7.3.8 Infrastructures portuaires maritimes et intérieures	108

7.3.9 Infrastructures d’assistance.....	108
7.3.10 Installations d’approvisionnement en carburant	108
Liste des annexes.....	110

1. Informations générales

1.1 Introduction

Infrabel est une société anonyme de droit public. Sa mission est définie dans un contrat de performance 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.

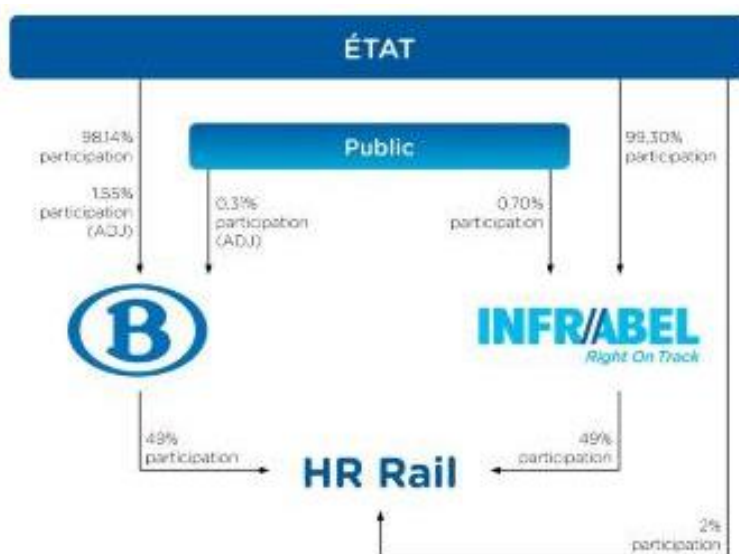
Infrabel a à la fois un statut de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant d'installations de service, au sens du Code ferroviaire. Dans le cadre de ces deux statuts, Infrabel offre à ses clients une infrastructure ferroviaire compétitive, ainsi que des services de qualité, adaptés à leurs besoins.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

- comme gestionnaire de l'infrastructure, lorsqu'elle fournit des prestations minimales au sens de l'annexe 1 point 1 du Code ferroviaire (voir chapitre 5) ;
- comme exploitant d'installations de service, lorsqu'elle fournit l'accès et les services offerts dans les installations de service au sens de l'annexe 1 point 2 du Code ferroviaire (voir chapitre 7) et des prestations complémentaires et connexes au sens de l'annexe 1 points 3 et 4 du Code ferroviaire (voir chapitre 5 pour les services complémentaires et connexes fournis en dehors d'une installation de service, voir chapitre 7 pour ceux fournis au sein d'une installation de service).

Un tableau de synthèse reprenant la répartition au sein du présent document des différents services offerts par Infrabel est également disponible à l'annexe F.4.

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



ADJ = actions de jouissance

1.2 Objectif

Le document de référence du réseau (voir définition à l'annexe A.1) vise à fournir aux candidats, aux autorités ou à toute autre partie intéressée des informations concernant le réseau ferroviaire, les règles générales pour y circuler ainsi que les conditions générales au niveau de la tarification et de la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire (y compris au niveau de l'introduction des demandes de capacités).

La rédaction et la publication du document de référence du réseau sont dévolues au gestionnaire de l'infrastructure par la loi du 30 août 2013 *portant le Code ferroviaire*. Ce document est rédigé conformément aux articles 20 à 22 et à l'annexe 2 de cette même loi. En outre, avant la publication du document de référence du réseau, le gestionnaire de l'infrastructure doit consulter l'organe de contrôle, les candidats et les entreprises ferroviaires circulant sur le réseau.

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 et les coûts y afférents.

1.3 Cadre légal et réglementaire

1.3.1 Cadre légal

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 : https://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm
Lois, arrêtés royaux (AR) et arrêtés ministériels (AM)	Service Public Fédéral Mobilité et Transports : https://mobilit.belgium.be/fr ou Moniteur belge : https://justice.belgium.be/fr
Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses (RID)	Service Public Fédéral Mobilité et Transports : https://mobilit.belgium.be/fr/rail/transport-ferroviaire-professionnel/transport-des-marchandises-dangereuses/reglementation-rid
Fiches de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC)	Union Internationale des Chemins de fer : https://www.uic.org/ Pour pouvoir consulter ces documents, les candidats doivent introduire une demande auprès de l'UIC.

Les références aux textes législatifs dans ce document s'entendent comme incluant également les modifications auxdits textes législatifs.

1.3.2 Statut juridique et responsabilité

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.

Certaines données fournies dans le présent document de référence du réseau peuvent évoluer notamment 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. Par ailleurs, vu le volume d'informations présentes dans ce document et la complexité d'en assurer l'actualisation en continu, certains passages du présent document pourraient

occasionnellement ne pas être à jour. Le cas échéant, Infrabel veille à rectifier dans les meilleurs délais toute divergence signalée par rapport à la réalité, 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.

1.3.3 Recours

1.3.3.1 Recours administratif

Conformément à l'article 62, paragraphe 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 1.6.2) 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, paragraphe 1^{er} de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ;
- la gestion du trafic ;
- la planification du renouvellement et l'entretien programmé et non programmé ;
- le respect des exigences énoncées aux articles 4/2/1, 26/1 et 26/2 du Code ferroviaire.

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

Conformément à l'article 63, paragraphe 3, du Code ferroviaire, en exécution d'un tel recours administratif, l'organe de contrôle prend toute mesure nécessaire, y compris des mesures conservatoires et des amendes administratives, pour mettre fin aux infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9.

1.3.3.2 Règlement administratif des litiges

Conformément à l'article 62, paragraphe 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 *relatif au règlement administratif des litiges en matière de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire* (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 Structure du document de référence du réseau

La structure du document de référence du réseau est basée sur le document « *Network Statement Common Structure and Implementation Guide* », adopté par les gestionnaires de l'infrastructure européens membres de *RailNetEurope* (voir point 1.7.2), 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* (<https://rne.eu/organisation/network-statements>). Cette structure commune vise à 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 7 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 décrit les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du réseau ferroviaire ;
- le chapitre 3 définit les exigences légales et les conditions d'accès au réseau ferroviaire ;
- le chapitre 4 définit la procédure d'allocation des sillons ;
- le chapitre 5 répertorie les services fournis par Infrabel en dehors des installations de service et la tarification de ces services ;
- le chapitre 6 aborde les obligations des entreprises ferroviaires et d'Infrabel pour la gestion du trafic ;
- le chapitre 7 offre un aperçu des installations de service qui sont raccordées au réseau d'Infrabel.

1.5 Validité, mise à jour et publication

1.5.1 Période de validité

Le présent document de référence du réseau s'applique aux demandes de capacités introduites pour l'horaire de service 2024 ainsi qu'aux circulations de l'horaire de service 2024 (du dimanche 10 décembre 2023 au samedi 14 décembre 2024).

1.5.2 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 de 6 semaines 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

<https://www.infrabel.be/fr/networkstatement> dans le document « Modifications DRR 2024 ». De plus, les versions avec suivi des modifications sont disponibles sur le *Business Corner* d’Infrabel.

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. Dans la mesure du possible, Infrabel les informera également, au préalable, à l’occasion de l’un des sous-groupes du mécanisme de coordination visé à l’article 26/3 du Code ferroviaire.

1.5.3 Publication

Conformément à l’article 22 du Code ferroviaire, 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 4.5.1). 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 <https://www.infrabel.be/fr/networkstatement>.

Le site <https://rne.eu/organisation/network-statements/> reprend quant à lui les liens vers les versions anglophones du document de référence du réseau des gestionnaires d’infrastructure membres de RNE, lorsque ces versions sont disponibles.

En outre, Infrabel met également à disposition le contenu de son document de référence du réseau (à l’heure actuelle uniquement la version en anglais) sur le portail *Network and Corridor Information* (NCI). L’accès à NCI est gratuit, ne nécessite aucun enregistrement de la part de l’utilisateur et est accessible à l’adresse suivante : <https://nci-online.rne.eu/>.

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.

1.6 Contacts

1.6.1 Infrabel

Compétence	Coordonnées
Contacts généraux document de référence du réseau	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.424 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 2 525 48 71 E-mail : accountmanagement@infrabel.be

Compétence	Coordonnées
Demandes de capacités et adaptations de l'horaire de service à long terme (LT) 	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.332 Place Marcel Broodthaers, 2 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
Demandes de capacités et adaptations de l'horaire de service à court terme (CT) 	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.322A Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : shortterm.traffic@infrabel.be
Demandes de capacités pour le transport exceptionnel 	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.322B Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : bv.te@infrabel.be (transports exceptionnels)
Demandes de capacités et adaptations de l'horaire de service en temps réel (TR) 	Direction <i>Traffic Operations</i> 10-35 I-TO.11.065 Avenue Fonsny, 39 B-1060 Bruxelles E-mail : cd.trainpathmanager@infrabel.be
Coordination travaux Nord et Centre	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.333.N Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : itms.north.center@infrabel.be
Coordination travaux Sud et Centre	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.333.S Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : itms.south.center@infrabel.be

Compétence	Coordonnées
Adaptation des sillons marchandises suite aux TCR non intégrés dans l'horaire de service	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.321 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : itms.national.coordination.cell@infrabel.be
Installations de service 	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.322.C Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : your.facilities@infrabel.be
Redevances d'utilisation	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.423 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : 41423.gebruiksrechtredavance@infrabel.be
Étude des transports exceptionnels 	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.144 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : yourxxl@infrabel.be
One-Stop Shop (OSS) Infrabel	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.332 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 57 19 E-mail : oss-rne@infrabel.be
TTR Manager national et chef de projet « TTR Pilot »	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.302 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 28 08 E-mail : thomasgerd.vanbeveren@infrabel.be
Arbitrage ponctualité	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.22 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 26 06 E-mail : arbitration_punctuality@infrabel.be

Compétence	Coordonnées
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> 10-31 I-CBE.143 Place Marcel Broodthaers, 2 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> 10-31 I-CBE.145 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 57 48 E-mail : homat@infrabel.be
Transport de marchandises dangereuses	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.133 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 29 36 Tél. : + 32 2 432 29 37 E-mail : geoffrey.cambier@infrabel.be kristof.dhoker@infrabel.be

1.6.2 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 https://www.regul.be/fr E-mail : info@regul.be

1.6.3 Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) – NSA Rail Belgium

Compétence	Personne de contact	Coordonnées
Certificats de sécurité uniques, certification du personnel et du matériel roulant	Monsieur Peter GEENS, directeur	City Atrium Rue du Progrès, 56 B-1210 Bruxelles Tél. : + 32 2 277 39 11 E-mail : info@nsarail.fgov.be

1.6.4 Ministre de la Mobilité, chargé de Skeyes, la SNCB et Infrabel

Personne de contact	Coordonnées
Monsieur Georges GILKINET	FINTO - Boulevard du jardin Botanique, 50 B-1000 Bruxelles Tél. : + 32 2 220 20 11 E-mail : info@gilkinet.fed.be

1.6.5 Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Compétence	Personne de contact	Coordonnées
Licences	Monsieur Bertrand DETROUX (FR), Attaché	City Atrium Rue du Progrès, 56 B-1210 Bruxelles Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire Tél. : + 32 2 277 36 11 / +32 476 70 42 75 E-mail : bertrand.detroux@mobilit.fgov.be

Compétence	Personne contact	de	Coordonnées
Licences	Monsieur Immanuel COSTER Attaché	DE (NL),	City Atrium Rue du Progrès, 56 B-1210 Bruxelles Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire Tél. : +32 2 277 42 35 / +32 475 80 40 03 E-mail : immanuel.decoster@mobilite.fgov.be

1.6.6 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.	https://www.prorail.nl/ https://www.prorail.nl/samenwerken/vervoerders/network-statement
Allemagne	DB Netz AG	https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/BN
Luxembourg	Administration des Chemins de Fer (organisme de répartition)	https://acf.gouvernement.lu/fr.html https://acf.gouvernement.lu/fr/sillon/Document-de-reference-du-reseau.html
Luxembourg	Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (gestionnaire de l'infrastructure)	https://www.cfl.lu/ (voir document de référence du réseau d'ACF)
France	SNCF Réseau	https://www.sncf-reseau.com/fr https://www.sncf-reseau.com/fr/documents-reference-reseau

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

1.6.7 Corridor One-Stop Shop (C-OSS)

Compétence	Personne contact	de	Coordonnées
RFC <i>Rhine-Alpine</i>	Madame Stephanie BSCHEID		<i>Corridor One-Stop Shop</i> Adam-Riese-Straße 11-13 D-60327 Frankfurt am Main Tél. : + 49 69 265 26 771 GSM : + 49 160 97 46 75 34 E-mail : coss@corridor-rhine-alpine.eu https://www.corridor-rhine-alpine.eu/c-oss.html
RFC <i>North Sea-Mediterranean</i>	Monsieur QUAEYHAEGENS	Jean	<i>Corridor One-Stop Shop</i> 10-31 I-CBE.31 (Corridor NSM) Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : +32 2 2 432 58 95 GSM : +32 492 47 15 22 E-mail : jean.quaeyhaegens@infrabel.be https://www.rfc-northsea-med.eu/en/page/capacity
RFC <i>North Sea - Baltic</i>	Madame DIFLIFF	Anna	<i>Corridor One-Stop Shop</i> Adam-Riese-Straße 11-13 D-60327 Frankfurt am Main Tél. : + 49 69 265 26 778 GSM : + 49 152 37 52 59 62 E-mail : coss@rfc8.eu https://rfc8.eu/corridor/organization/c-oss/

1.6.8 Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (European Union Agency for Railways - ERA)

Compétence	Site Internet
Certificats de sécurité uniques et autorisations de mise sur le marché de véhicules	https://www.era.europa.eu

1.7 Coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure européens

1.7.1 Corridors de fret internationaux pour un transport de marchandises concurrentiel (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/les organismes de répartition sur des aspects clés tels que l'attribution des sillons, le déploiement de systèmes interopérables et le développement de l'infrastructure ;
- trouver le juste équilibre entre le transport de marchandises et de voyageurs sur les corridors de fret, en attribuant une capacité suffisante pour le transport de marchandises et conforme aux besoins du marché et en veillant à ce que les objectifs communs de ponctualité pour les trains de marchandises soient atteints ;
- promouvoir l'intermodalité entre le transport par rail et les autres modes de transport en intégrant les terminaux dans le processus de gestion du corridor.

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

RFC	États membres	Itinéraires principaux
<i>Rhine-Alpine</i>	NL, BE, DE, IT, [CH]	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano-Genova
<i>North Sea – Mediterranean</i>	NL, BE, LU, FR, [CH]	Dunkerque/Lille/Liège/Paris/Amsterdam-Rotterdam-Zeebrugge/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]/[Genève]-Marseille
<i>North Sea – Baltic°</i>	DE, NL, BE, PL, LT, LV, EE, CZ	Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburg/Amsterdam/Rotterdam/Zeebrugge-Gent (Terneuzen)-Antwerpen-Aken-Hannover/Berlin-Warsaw-Terespol (frontière polonaise / biélorusse)/Kaunas-Riga-Tallinn/Falkenberg-Prague/Wroclaw-Katowice-Medyka (frontière polonaise/ukrainienne)

/ Correspond à des itinéraires alternatifs.

° 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 : <https://www.corridor-rhine-alpine.eu/>
- RFC North Sea – Mediterranean : <https://www.rfc-northsea-med.eu/>
- RFC North Sea – Baltic : <https://rfc8.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 Texts and Structure* » dont la dernière version se retrouve sur le site internet <https://rne.eu/corridor-management/corridor-information-documents/>.

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

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

Ces documents peuvent également être consultés et comparés sur la plateforme NCI : <https://nci-online.rne.eu/>

Les règles liées à l'attribution des capacités (sillons préétablis - *Pre-arranged Paths* - ou réserves de capacités) pour les corridors de fret se retrouvent à l'annexe B.9 et sont détaillées dans la section 4 des CID. Les coordonnées des *Corridor One-Stop Shops* se trouvent au point 1.6.7.

1.7.2 RailNetEurope et autres coopérations internationales

1.7.2.1 RailNetEurope



Infrabel est membre de *RailNetEurope* (RNE), qui est une organisation qui regroupe les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et les organismes de répartition 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.

Plus d'informations sur RNE sont à retrouver sur le site <https://rne.eu/organisation/rne-approach-structure>.

1.7.2.2 Autres coopérations internationales

Conformément à l'article 7septies de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 *établissant un espace ferroviaire unique européen*, inséré par la Directive (UE) 2016/2370, Infrabel participe et coopère au « *Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe* » (PRIME - <https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure>).

En plus, Infrabel est membre de :

- *European Rail Infrastructure Managers* (<https://www.eimrail.org/>) ;
- *Union Internationale des Chemins de fer* (<https://www.uic.org/>) ;
- *ERTMS Users Group* (<https://www.ertms.be/>).

2. Infrastructure

2.1 Introduction

Ce chapitre décrit les caractéristiques fonctionnelles et techniques de l'infrastructure ferroviaire exploitée par Infrabel.

Vu le volume des informations reprises dans ce chapitre et tenant compte de l'évolution continue des caractéristiques de l'infrastructure, certains passages du présent chapitre pourraient ne pas être à jour et des différences entre la description incluse dans ce chapitre et la réalité pourraient occasionnellement survenir. Le cas échéant, les candidats sont invités à consulter Infrabel pour toute précision et, si nécessaire, Infrabel s'engage à mettre à jour ladite description dans les meilleurs délais.

Les informations relatives à l'infrastructure ferroviaire au niveau européen sont consultables dans le registre de l'infrastructure (RINF). Ce registre est prévu dans la Directive 2016/797 *relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne* qui abroge la directive 2008/57 et à l'article 211 du Code ferroviaire. Le principe lié à ce registre est 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'ERA (Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer). Elle est disponible sur <https://rinf.era.europa.eu/rinf>.

2.2 Etendue du réseau

2.2.1 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 ou à des tiers, notamment des industriels.

2.2.2 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.3. Le point 1.6.5 contient les liens vers les sites internet des gestionnaires d'infrastructure limitrophes.

Les informations concernant les installations de service exploitées par des tiers sont reprises dans le chapitre 7 du présent document.

2.3 Description du réseau

2.3.1 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.

2.3.2 Ecartements de voies

Toutes les voies de l'infrastructure ferroviaire belge sont construites à l'écartement standard de 1,435 m. Les détails relatifs à l'écartement figurent dans la fiche UIC 510 Wagons - *Organe de roulement – Normalisation* et dans le RDEI 121 – *Voies, gabarit et ouvrages d'art*.

2.3.3 Gares et nœuds

L'annexe D.6 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.

2.3.4 Gabarit

Les termes relatifs aux gabarits (dont de chargement) sont traités dans le RDEI 121 – *Voies, gabarit et ouvrages d'art*.

Le gabarit de chargement belge se trouve dans la partie 1 des directives de chargement publiées par l'UIC.

Quand le gabarit de chargement est dépassé, on parle de transport exceptionnel. Des informations complémentaires sur les transports exceptionnels figurent dans :

- le RDEI 423 - *Circulations des transports exceptionnels*;
- le RDEI 443 - *Les transports exceptionnels*.

Les listes 14a et 14b du RIEI sont des cartes de trafic intermodal qui indiquent la codification des transports combinés admis sur l'infrastructure ferroviaire belge. Ces cartes figurent à l'annexe C.2 du présent document de référence du réseau.

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).

2.3.5 Limites de poids

2.3.5.1 Charges autorisées

En application du règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 *concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne*, les charges maximales autorisées par référence à l'itinéraire prévu doivent être calculées et contrôlées par les entreprises ferroviaires et sous la seule responsabilité des entreprises ferroviaires.

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 jusqu'à 200 km/h ;

- maximum 20 tonnes par essieu pour une vitesse allant jusqu'à 250 km/h ;
- maximum 17 tonnes par essieu pour une vitesse allant jusqu'à 300 km/h.

2.3.5.2 Charge linéique

Les informations relatives à la charge linéique sont traitées dans le RDEI 443 - *Les transports exceptionnels*.

2.3.6 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 dans le RDEI 442 – *La Conduite*.

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

2.3.7 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.

2.3.8 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 750 m, engin(s) moteur(s) inclus. Tout dépassement d'une longueur de 650 m doit dans tous les cas recueillir l'accord du gestionnaire de l'infrastructure. L'attribution du sillon se fera alors en fonction des caractéristiques de l'infrastructure et de la robustesse.

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

La longueur des quais des gares de voyageurs figure à l'annexe D.4. La longueur des voies de croisement et de garage figure à l'annexe D.2.

2.3.9 Alimentation électrique

Le système d'alimentation électrique est décrit dans le RDEI 123 - *Installations fixes de la traction électrique*.

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

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

2.3.10 Systèmes de signalisation

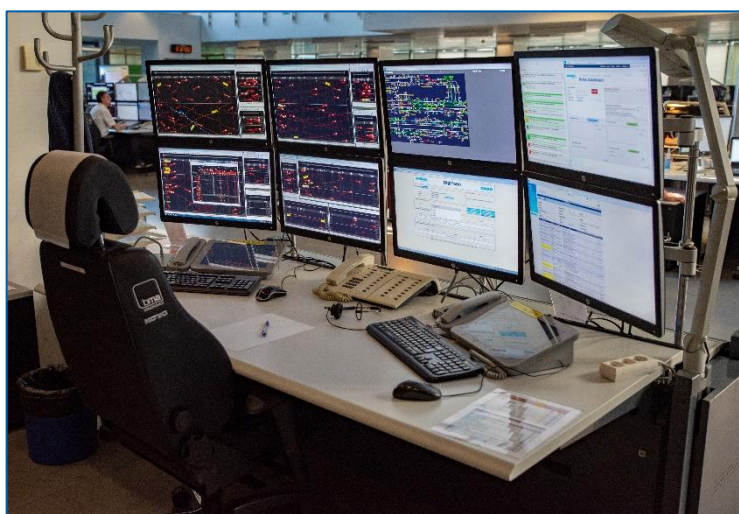
Sauf indication contraire sur la carte reprise à l'annexe C.5, toutes les lignes de l'infrastructure ferroviaire belge sont équipées de signalisation latérale. Les différents systèmes de signalisation sont décrits dans la partie 1 du RDEI – *Caractéristiques du réseau*, en particulier le livre 13 – *Signalisation* et la partie 3 du RDEI – *Spécifications techniques et procédures opérationnelles*.

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

2.3.11 Systèmes de contrôle du trafic

L'organisme de coordination du trafic (*Central Dispatch*) est responsable de la coordination, de la gestion et du signalement des incidents. 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 RDEI.



2.3.12 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 l'organisme de coordination du trafic. 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 sécurité européen automatique 'ETCS (*European Train Control System*) niveau 2'. Le niveau 2 de l'ETCS est utilisé sur les lignes à grande vitesse L3 et L4 et est également déployé sur une partie du 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 : ÖBB-Infrastruktur AG (Autriche), Infrabel (Belgique), SBB Infrastruktur (Suisse), Správa železnic, státní organizace (République tchèque), DB Netz AG (Allemagne), Banedanmark Rail Net Denmark (Danemark), Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Espagne), SNCF Réseau (France), Rete Ferroviaria Italiana (Italie), Bane

NOR (Norvège), ProRail B.V. (Pays-Bas), Trafikverket (Suède), Železnice Slovenskej republiky (Slovaquie), Network Rail (Grande-Bretagne), Slovenske železnice- Infrastruktura, d.o.o. (Slovénie), Magyar Államvasutak Zrt. (Hongrie) et Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (Luxembourg). Un aperçu des possibilités de *roaming* entre les différents réseaux GSM-R figure à l'annexe E.3.

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.

Le réseau GSM-R ne peut être utilisé à d'autres fins que la communication de sécurité ou la communication ETCS mentionnées ci-dessus.

Les réseaux à large bande des opérateurs de téléphonie mobile publics et ceux du GSM-R coexistent dans la bande des 900 MHz. Depuis le 1^{er} août 2019 (et le 31 juillet 2020 pour les lignes ETCS2), 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* – Règlement 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.

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).

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

Les systèmes d'aide à la conduite sont décrits dans le RDEI 133 – *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'équipement actuel du réseau en ETCS se trouve à l'annexe C.6 et l'équipement du réseau en ETCS prévu au 14 décembre 2025 (début de l'horaire de service 2026) se trouve à l'annexe C.8.

2.4 Restrictions du trafic

2.4.1 Infrastructure spécialisée

Les restrictions applicables aux circulations sur certaines lignes figurent dans le RDEI 142 – *Particularités d'exploitation en vigueur dans certaines installations et sur certains tronçons de ligne*. Les prescriptions particulières à certaines lignes et à certains véhicules figurent à l'annexe D.10.

La liste des lignes spécialisées marchandises se retrouve à l'annexe B.4.2.

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.

2.4.2 Restrictions environnementales

2.4.2.1 Principes généraux

Certaines restrictions environnementales s'appliquent aux candidats dans le cadre du respect de la législation européenne ou belge (soit au niveau fédéral, soit au niveau régional). En outre, certaines restrictions peuvent découler de conventions environnementales avec les autorités ainsi que de permis d'environnement et d'urbanisme.

Les principales restrictions environnementales concernent le bruit et les vibrations ainsi que la pollution des sols. Elles concernent soit le matériel roulant, soit l'utilisation de l'infrastructure. De manière générale, les nuisances environnementales doivent être limitées au maximum.

2.4.2.2 Bruit et vibrations

Conformément au règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 *relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « Matériel roulant — bruit »* (STI Bruit), les itinéraires moins bruyants (*quieter routes*) entreront en vigueur dès le 8 décembre 2024. Les tronçons concernés sur le réseau d'Infrabel sont publiés sur le RINF et sont disponibles à l'adresse suivante : <https://rinf.era.europa.eu/rinf/>. Il appartient aux entreprises ferroviaires de se conformer aux obligations découlant de ce règlement, en particulier pour les wagons de marchandises visés dans le règlement 321/2013 et utilisés sur ces itinéraires moins bruyants.

De manière générale, il est fortement recommandé d'éteindre le moteur des locomotives à l'arrêt.

2.4.2.3 Pollution des sols

Le ravitaillement en carburant ne peut être fait que sur les installations et plateformes exploitées par Infrabel ou dans les installations d'approvisionnement privées d'autres exploitants (voir annexes D.8 et E.2).

Sur les plateformes exploitées par Infrabel, les voies sont équipées d'une protection du sol spéciale pour permettre l'approvisionnement en carburant des engins moteurs diesel par des camions-citernes. De cette façon, Infrabel veut prévenir toute pollution éventuelle du sol. Par la signature du protocole local (voir point 7.3.1.4), 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-citernes est responsable de toute pollution du sol causée par ce ravitaillement et garantit Infrabel de toute conséquence dommageable de celui-ci.

2.4.2.4 Transmission d'informations aux autorités

Sans préjudice du respect de la confidentialité des données et afin de respecter les obligations légales et autres engagements vis-à-vis des autorités publiques, Infrabel doit communiquer certaines données sur l'utilisation de son infrastructure ferroviaire à différentes autorités publiques.

Pour limiter la charge administrative des entreprises ferroviaires, Infrabel utilisera, dans la mesure du possible, des données déjà collectées à d'autres fins et incluses dans ses systèmes. Ce n'est que pour les données qu'Infrabel n'a pas été en mesure de collecter elle-même qu'elle demandera des informations supplémentaires aux entreprises ferroviaires.

Infrabel demandera aux entreprises ferroviaires de corriger ou de compléter les données, dans tous les cas où le reporting est destiné aux pouvoirs publics et où Infrabel n'est pas en mesure de fournir toutes les données nécessaires sur la base des données disponibles.

L'entreprise ferroviaire est tenue de transmettre les ajouts et corrections dans le délai de réaction fixé, afin qu'Infrabel et l'entreprise ferroviaire puissent respecter les conditions fixées dans les permis ou la législation ou d'autres engagements vis-à-vis des autorités.

2.4.3 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 RDEI 352 – *Accidents, incidents, détresses*.

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

2.4.4 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 dans le RDEI 142 - *Particularités d'exploitation en vigueur dans certaines installations et sur certains tronçons de ligne*. Les prescriptions particulières à certaines lignes et à certains véhicules figurent à l'annexe D.10.

2.4.5 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.10.

2.5 Disponibilité de l'infrastructure

L'infrastructure peut être rendue indisponible pour permettre à Infrabel de réaliser l'entretien, le renouvellement, l'extension et la modernisation de celle-ci. De plus amples informations à ce sujet sont reprises au point 4.3.

2.6 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 <https://www.infrabel.be/fr>.

Les canaux de communication entre Infrabel et ses clients au sujet des travaux (ou des restrictions temporaires de capacités) sont expliqués au point 4.3.

3. Conditions d'accès

3.1 Introduction

Ce troisième 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.

Les capacités de l'infrastructure ferroviaire octroyées à un candidat ne peuvent être transférées à un autre candidat ou à un autre service. L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat non-entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert.

Ces conditions sont également valables sur la partie belge des corridors de fret qui traversent le réseau ferroviaire belge.

3.2 Conditions générales

3.2.1 Conditions d'introduction d'une demande de capacités

3.2.1.1 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 3.2.2. Les informations concernant les titulaires d'un droit d'accès sont également incluses dans ce point.

3.2.1.2 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.3.1).

Afin que ces capacités soient utilisées, les candidats non-entreprises ferroviaires désignent une entreprise ferroviaire :

- au plus tard 7 jours calendrier avant le sillon-jour ;
- au plus tard au moment de la demande de capacités, lorsque le sillon-jour a lieu moins de 7 jours calendrier après la demande ;
- au plus tard au moment de la demande de capacités, lorsqu'il s'agit d'un transport exceptionnel pour lequel une étude préalable est nécessaire en vue de son autorisation ;
- selon les règles fixées par le *Framework for Capacity Allocation* des corridors de fret, en ce qui concerne les sillons préétablis et les réserves de capacité (voir point 4.10).

Le candidat non-entreprise ferroviaire peut changer l'entreprise ferroviaire désignée, en désignant, à sa place, une nouvelle entreprise ferroviaire au plus tard 7 jours calendrier avant le sillon-jour.

3.2.2 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 1^{re}, 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 1^{re}, 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 1^{re}, 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 3.2.3) ;
- d'un certificat de sécurité unique (voir point 3.2.4) ;
- 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 attribuées à celui-ci (voir point 3.3.3) ;
- d'une couverture de sa responsabilité civile (voir point 3.2.5).

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 3.3.2).

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.

3.2.3 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 1.6.3). 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 1.6.4).

3.2.4 Certificat de sécurité unique

Tel que prévu à l'article 99 du Code ferroviaire, pour avoir accès à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité unique délivré soit par l'ERA (Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer) (conformément à l'article 10, paragraphes 5, 6 et 7 de la directive 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 *relatif à la sécurité ferroviaire*), soit par l'Autorité de sécurité (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer - SSICF) (conformément à l'article 100 du Code ferroviaire).

La demande de certificat de sécurité unique doit être introduite par le biais du guichet unique visé à l'article 12 du règlement 2016/796 *relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer*. Lorsque le domaine d'exploitation d'une entreprise ferroviaire est limité au territoire belge, le demandeur a le choix d'adresser sa demande de certificat de sécurité unique au SSICF ou à l'ERA. Par contre, lorsque le domaine d'exploitation d'une entreprise ferroviaire n'est pas limité au territoire belge, la demande de certificat de sécurité unique ne peut être introduite qu'auprès de l'ERA.

Le certificat de sécurité unique a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité dans le domaine d'exploitation envisagé. Ledit certificat précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes par le domaine d'exploitation.

Le certificat de sécurité unique est délivré dans les conditions fixées par les articles 99 à 104/2 du Code ferroviaire.

Les entreprises ferroviaires disposant de certificats de sécurité partie A ou partie B délivrés en Belgique selon la directive 2004/49 avant le 31 octobre 2020 ne doivent passer au certificat de sécurité unique qu'en cas de renouvellement ou de modification substantielle du type, de l'étendue ou du domaine d'exploitation. En-dehors de ces cas, ces certificats de sécurité restent valables jusqu'à leur expiration, à moins que leur titulaire n'y renonce volontairement en disposant d'un certificat de sécurité unique couvrant le domaine d'exploitation concerné.

Des informations détaillées concernant le certificat de sécurité unique peuvent être consultées sur le site https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en ou obtenues auprès du SSICF (voir point 1.6.3) ou auprès de l'ERA (voir point 1.6.8).

3.2.5 Assurance

Les responsabilités des entreprises ferroviaires sont décrites dans le contrat d'utilisation (annexe B.2.1).

Le Code ferroviaire impose d'être en possession d'une couverture de responsabilité civile :

- comme condition pour obtenir une licence d'entreprise ferroviaire (article 13, paragraphe 1^{er}) ;
- comme condition pour accéder à l'infrastructure ferroviaire (article 7, 4°).

Le montant minimal de couverture de responsabilité civile est fixé par 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*. Ledit montant est fixé à 50 millions d'euros par sinistre et à 70 millions d'euros par sinistre en cas de prestation de transport de voyageurs ainsi que pour les entreprises ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité unique qui leur permet de transporter des matières dangereuses.

Les responsabilités des candidats non-entreprises ferroviaires et leur couverture sont décrites dans le contrat de réservation des capacités (annexe B.3.1).

3.3 Conditions commerciales

3.3.1 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.

3.3.2 Contrats entre Infrabel et l'entreprise ferroviaire

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.

En cas de contradiction entre un point du document de référence du réseau et une clause du contrat d'utilisation, celle-ci prévaut.

Les conditions générales du contrat d'utilisation figurent en annexe B.2.1.

3.3.3 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 non-entreprise ferroviaire a conclu un contrat de réservation des capacités avec Infrabel (annexe B.3.1). 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.

3.3.4 Conditions générales

Lors de la rédaction de ses conditions générales, qui se trouvent dans ce document ainsi que dans le contrat d'utilisation de l'infrastructure conclu entre Infrabel et une entreprise ferroviaire, Infrabel s'est notamment basée sur les *European General Terms and Conditions* (EGTC - https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/E-GTC-I_Agreement_RNE-CIT_EN-FR-DE_2014-09-01.pdf).

3.4 Conditions d'accès spécifiques

3.4.1 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.

Autorisation de mise sur le marché pour le matériel roulant qui utilise des sillons :

Conformément à l'article 179/4 du Code ferroviaire, un véhicule ne peut être mis sur le marché qu'après avoir reçu l'autorisation de mise sur le marché du véhicule délivrée par l'ERA (Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer) conformément à l'article 21, paragraphes 5, 6 et 7 de la directive 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*, ou par le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF), conformément à l'article 179/9 du Code ferroviaire.

La demande d'autorisation doit être introduite par le biais du guichet unique visé à l'article 12 du règlement 2016/796 *relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer*. Conformément à l'article 179/9 du Code ferroviaire, lorsqu'il s'agit de matériel roulant dont le domaine d'utilisation est limité au territoire belge, le demandeur a le choix d'adresser sa demande d'autorisation au SSICF ou à l'ERA. Par contre, lorsque le domaine d'utilisation du matériel roulant n'est pas limité au territoire belge, la demande d'autorisation ne peut être introduite qu'auprès de l'ERA.

Les exigences prévues dans l'arrêté royal du 6 décembre 2020 *déterminant les exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons* sont à retrouver sur le site internet d'Infrabel (https://www.infrabel.be/fr/entreprises-ferroviaires_-_admission-du-mat-riel-roulant) ou sur le Business Corner.

Contrôle technique du matériel roulant n'utilisant pas de sillons :

Le gestionnaire de l'infrastructure est chargé du contrôle technique du matériel roulant n'utilisant pas de sillons, 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 les tâches critiques de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé*. Dans ce cadre, Infrabel a développé le service  **YourTechnicalControl**. Plus d'informations sur ce service sont disponibles au point 5.5.3.

De plus amples informations sont disponibles auprès du SSICF (voir point 1.6.3), auprès de l'ERA (voir point 1.6.8), ou auprès d'Infrabel (voir point 1.6.1).

3.4.2 Certification du personnel

3.4.2.1 Cadre légal

La législation applicable est reprise dans :

- le règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 *concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE* ;
- 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 : <https://www.nsarail.fgov.be/fr/themes/personnel-de-securite/reconnaissances/centre-de-formation> ;
- l’arrêté royal du 9 août 2020 *déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l’entretien*, qui abroge 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*.

3.4.2.2 Compétences linguistiques des conducteurs : dérogation

Les dérogations en matière de compétences linguistiques des conducteurs sont décrites au point 6.2.2.

3.4.3 Transports exceptionnels

Un « transport exceptionnel » (TE) est un transport remorqué d’un :

- matériel roulant qui n’est pas homologué pour l’utilisation des sillons et/ou ;
- chargement qui déroge aux directives du chargement publiées par l’UIC et/ou ;
- chargement qui dépasse le gabarit de chargement belge et/ou ;
- chargement qui dépasse la charge limite autorisée et/ou ;
- chargement qui repose sur plusieurs wagons compte tenu de ses caractéristiques flexibles.

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 RDEI 443 - *Les transports exceptionnels* ;
- le RDEI 423 - *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 des études préalables à l’autorisation d’un transport exceptionnel se retrouvent au point 1.6.1.

3.4.4 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* 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 dans le RDEI 441 – *Les 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 5.4.4.

Les coordonnées du bureau compétent se retrouvent au point 1.6.1.

3.4.5 Trains d'essai et autres trains spéciaux

Conformément à l'article 8 du Code ferroviaire, dans le cadre de l'autorisation de mise en service pour le matériel roulant qui utilise des sillons, le gestionnaire de l'infrastructure met à disposition des organismes notifiés et désignés (voir sur le site https://mobilit.belgium.be/fr/traficferroviaire/professionnels/organismes_designes_debo_et_organismes_notifies_nobo?language=fr) ainsi que des entreprises ferroviaires, l'infrastructure ferroviaire, afin de réaliser des essais de matériel prévus conformément aux dispositions du titre 6 du Code ferroviaire et dans le respect des règles de sécurité.

Sans préjudice de cet article 8, chaque fois qu'il est nécessaire de procéder à des essais pour obtenir les documents attestant de la compatibilité technique visée à l'article 21, paragraphe 3, b) et d) de la directive 2016/797/UE, dans le cadre des autorisations de mise sur le marché d'un véhicule, le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande complète (article 179/6 du Code ferroviaire).

De plus, sans préjudice de l'article 8 du Code ferroviaire, aux fins du paragraphe 1^{er} de l'article 179/12 du Code ferroviaire, à savoir dans le cadre des vérifications qu'un utilisateur de l'infrastructure doit effectuer avant d'utiliser un véhicule dans le domaine d'utilisation spécifié dans son autorisation de mise sur le marché, l'entreprise ferroviaire peut effectuer des essais en coopération avec le gestionnaire de l'infrastructure.

Pour effectuer ces parcours d'essai -sur une infrastructure hors service commercial-, une redevance d'essai est due auprès du gestionnaire de l'infrastructure (voir point 5.3.4.2).

4. Attribution des capacités

4.1 Introduction

La procédure d'attribution des capacités de l'infrastructure ferroviaire est décrite dans ce quatrième chapitre. On vise dans ce chapitre la capacité pour les sillons () qu'Infrabel offre en tant que gestionnaire de l'infrastructure.

4.2 Description générale de la procédure

4.2.1 Organismes concernés

4.2.1.1 Gestionnaire de l'infrastructure

Le gestionnaire de l'infrastructure est l'organisme à qui doivent être adressées les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire et qui est responsable de l'attribution des sillons pour ces capacités (article 9, paragraphe 1^{er} et annexe 1, point 1, a) du Code ferroviaire).

Il existe en revanche une exception pour les sillons préétablis et les réserves de capacités sur les corridors de fret dont les demandes doivent être adressées au C-OSS selon le Règlement (UE) 913/2010. Ce dernier a également la charge de les attribuer (voir point 4.2.1.3 ci-après et l'annexe B.9).

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.

4.2.1.2 Candidats

Les candidats entreprises ferroviaires (voir point 3.2.1.1) et candidats non-entreprises ferroviaires (voir point 3.2.1.2) peuvent introduire une demande de capacités ou une demande d'étude de capacités (cette dernière n'étant pas permise en real time). Le chapitre 3 décrit à quelles conditions les candidats peuvent introduire une demande de capacités.

4.2.1.3 One-Stop Shop

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, pour toute question 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 <https://rne.eu/organisation/oss-c-oss>. Les coordonnées de l'OSS belge se trouvent également au point 1.6.1 ci-dessus.

4.2.1.4 Corridor One-Stop Shop

Outre les OSS, il existe également les *Corridor One-Stop Shops* (C-OSS, voir point 1.7.1) 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 1.6.7 du présent document.

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

La procédure d'attribution des capacités sur les corridors de fret est sans préjudice de la nécessité pour le candidat de conclure avec Infrabel un contrat d'utilisation ou un contrat de réservation des capacités (voir point 3.3).

Les conditions applicables à l'utilisation des corridors de fret sont décrites à l'annexe B.9 et sont détaillées dans la section 4 du *Corridor Information Document* de chaque corridor.

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

Les compétences de l'organe de contrôle, notamment en matière de répartition des capacités d'infrastructure, sont présentées aux points 1.3.3.1 à 1.3.3.2.

Plus particulièrement, au titre de ses missions de contrôle, l'organe de contrôle veille à ce que la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire soit conforme aux dispositions du Code ferroviaire, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau (article 62, paragraphe 3, 3°, du Code ferroviaire).

En outre, au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite par tout candidat, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne, entre autres, la procédure de répartition des capacités de l'infrastructure et ses résultats et les obligations qui en découlent (article 62, paragraphe 5, 2° du Code ferroviaire).

De plus, à la demande d'un candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure, l'organe de contrôle prend une décision dans les dix jours ouvrables au sujet de tout différend en matière d'attribution de capacités (article 62, paragraphe 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 *relatif au règlement administratif des litiges en matière de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire* (articles 2 à 5).

Pour les autres compétences de l'organe de contrôle, il est renvoyé au Code ferroviaire et au site internet de l'organe de contrôle (<https://www.regul.be/fr/transport-ferroviaire/>).

4.2.2 Procédure de demandes de capacités

Le tableau ci-dessous reprend la relation entre les types de demandes, leurs délais d'introduction et la division d'Infrabel en charge de les traiter :

		Période d'introduction par les candidats	Division en charge du traitement des demandes au sein d'Infrabel
Etudes de faisabilité pour l'horaire de service A	Feasibility Studies	Jusqu'au troisième lundi de janvier A-1	Annual Capacity Management (long terme)
Demandes de capacités pour l'horaire de service A pendant le processus d'élaboration de cet horaire de service	New Path Requests	Du 15 décembre A-2 au deuxième ou troisième lundi ou mardi d'avril A-1	Annual Capacity Management (long terme)
	Late Path Requests	Du deuxième ou troisième mardi ou mercredi d'avril A-1 au deuxième ou troisième lundi d'octobre A-1	Annual Capacity Management (long terme)
Demandes de capacités pour l'horaire de service A en dehors du processus d'élaboration de cet horaire de service	Ad-Hoc Requests		Pour la période-PERT suivante Annual Capacity Management (long terme)
		Du deuxième ou troisième mardi d'octobre A-1 au deuxième samedi de décembre A	Dans la période-PERT en cours (jusque J-2) Running Capacity Management (court terme)
			Dans la période-PERT en cours (à partir de J-2) Central Dispatch (temps réel)

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

Les conditions applicables aux sillons préétablis et aux réserves de capacités sur les corridors de fret mentionnés au point 1.7.1, y compris l'attribution de sillons par les C-OSS concernés, sont décrites à l'annexe B.9 et sont détaillées dans la section 4 du *Corridor Information Document* de chaque corridor.

4.2.2.1 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 ;
- parcours à vide des trains techniques.

Les demandes de capacités pour les catégories précitées sont introduites en respectant le schéma temporel et les phases reprises au point 4.5 et selon les règles édictées dans les points ci-après.

4.2.2.2 Applications pour l'introduction des demandes de capacités

	En long terme	En court terme	En temps réel
Demandes internationales	New Path et Late Path Requests : Soit via l'application PCS (<i>Path Coordination System</i>), soit via l'application <i>Book In</i>. Ad-Hoc Requests : Via l'application <i>Book In</i>. Les demandes parallèles, c'est-à-dire les demandes identiques introduites dans les deux systèmes, ne sont pas autorisées.	Ad-Hoc Requests : Via l'application <i>Book In</i>.	Ad-Hoc Requests : Via l'application <i>Book In</i>.
	En ce qui concerne les sillons préétablis et les réserves de capacités (corridors de fret), l'application PCS doit être utilisée. En ce qui concerne les capacités demandées dans le cadre du projet-pilote TTR (voir point 4.9.4), l'application PCS doit être utilisée.		
	En cas d'indisponibilité d'une application, le candidat a le choix, lorsque cela lui est autorisé, d'utiliser l'autre application ou les formulaires repris aux annexes suivantes :		En cas d'indisponibilité de <i>Book In</i>, le candidat doit utiliser les formulaires repris aux annexes suivantes :
	- B.1.1 (marchandises) - B.1.3 (voyageurs /parcours techniques)	- B.1.2 (marchandises) - B.1.3 (voyageurs /parcours techniques)	- B.1.2 (marchandises) - B.1.3 (voyageurs/ parcours techniques)
	Pour les adaptations aux sillons suite à un incident (inter)national ou suite à des travaux à l'étranger, l'application <i>Book In</i> doit être utilisée. Tant que le sillon n'est pas attribué, toute modification/annulation à la demande de capacités doit se faire par le candidat via l'application utilisée pour l'introduction de cette demande. Sinon, la demande de modification/annulation est refusée. Dès que le sillon est attribué, toute modification/ annulation du sillon doit se faire par le candidat via une des deux applications précitées.		
Demandes nationales	Obligatoirement via l'application <i>Book In</i> sauf si celle-ci est indisponible. En cas d'indisponibilité de l'application <i>Book In</i> et seulement dans ce cas, les formulaires de capacités repris aux annexes B.1.1, B.1.2 et B.1.3 doivent être utilisés.		

Tout autre mode d'introduction pour une demande de capacités (téléphone, courrier électronique 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*.

Pour la coordination des demandes de sillons internationaux, *RailNetEurope* a développé l'application *Path Coordination System* (PCS) qui est disponible sur le site internet <https://pcs.rne.eu/> et dont l'accès est gratuit. PCS est destinée aux entreprises ferroviaires et autres candidats, aux gestionnaires de l'infrastructure, aux organismes de répartition ainsi qu'aux corridors de fret. Cette application permet d'optimiser 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 aux candidats de réserver les sillons préétablis et les réserves de capacités afférents aux corridors de fret, ainsi que d'introduire leurs demandes de capacités dans le cadre du projet-pilote TTR. Un compte utilisateur peut être demandé via le support RNE PCS : support.pcs@rne.eu.

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 1.6.1).

Le gestionnaire de l'infrastructure examine la recevabilité de la demande de capacités et la traite selon les principes repris au point 4.5.

4.2.2.3 Paramètres de la demande de capacités

4.2.2.3.1 Paramètres obligatoires

Lors de sa demande de capacités, le candidat doit indiquer tous les paramètres nécessaires (longueur, charge, matériel de traction, ...) pour permettre au gestionnaire de l'infrastructure d'attribuer un sillon correct. Ces paramètres sont clairement indiqués dans les applications de demandes de capacités *Book In* et PCS.

Le candidat non-entreprise ferroviaire a l'obligation de désigner l'entreprise ferroviaire qui utilisera son sillon dans les délais établis au point 3.2.1.2 du présent document. La désignation se fait dans le champ « opérateur de traction » dans *Book In* ou « *Appointing responsible RU* » dans PCS.

4.2.2.3.2 Paramètres recommandés

Lors de la demande de capacités, il est en outre fortement recommandé au candidat de fournir certains autres paramètres.

Ainsi, il est fortement recommandé, afin que le gestionnaire de l'infrastructure puisse offrir le meilleur service possible, pour tout candidat sollicitant une capacité pour un train au départ ou à l'arrivée d'une installation de service, qui est ou bien n'est pas l'origine ou la destination du train, de fournir certains renseignements complémentaires. A cette fin, il devrait mentionner dans l'application ou dans le formulaire via lequel il a introduit sa demande de capacités :

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

En outre, pour toutes les demandes *Ad-Hoc* relatives au transport international, 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 limitrophes ainsi que leurs données de contact sont mentionnés à l'annexe D.5.

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

- même point-frontière ;
- même caractéristique de circulation à la frontière (jours de circulation) ;
- même heure-frontière ;
- mêmes paramètres techniques ;
- même type de demande (*New Path Request*, *Late Path Request* ou *Ad-Hoc Request*).

De plus, pour faciliter l'harmonisation des sillons, 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. Cette information est demandée automatiquement dans l'application PCS. En ce qui concerne l'application *Book In*, il est possible d'indiquer cette information dans le champ « EF à l'étranger » dans l'onglet « Information du trajet » de la demande de capacités.

De même, lorsqu'un transport de marchandises implique 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. Cette information est demandée automatiquement dans l'application PCS. En ce qui concerne *Book In*, il est possible d'indiquer cette information dans l'onglet « Autre information » de la demande de capacités.

Suite à une délégation de pouvoir octroyée par le gestionnaire de l'infrastructure SNCF-Réseau, Infrabel est chargée d'attribuer les numéros pour les trains internationaux de marchandises pour la relation bilatérale 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 trajet, tout candidat doit ainsi indiquer sur sa demande de capacités la gare d'origine de son sillon ainsi que la gare de destination, y compris si ces dernières sont situées au-delà des frontières belge et néerlandaise.

La numérotation attribuée aux trains est explicitée à l'annexe D.5.

Il est aussi vivement conseillé, afin de faciliter le traitement de la demande de capacités et l'harmonisation de celle-ci avec DB Netze, que les candidats mentionnent l'heure cadencée dans toute demande de capacités incluant un itinéraire via le point-frontière de Montzen. La cadence fixée de commun accord 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

En ce qui concerne les demandes *Ad-Hoc*, il est recommandé que le candidat indique dans sa demande les informations suivantes dans le cas où Infrabel devrait lui proposer une alternative, que ce soit sur le même itinéraire ou sur un itinéraire de détournement :

- la tolérance permise par rapport à l’heure de départ et/ou d’arrivée souhaitée(s),
- la possibilité ou non pour Infrabel de proposer une alternative sur un itinéraire de détournement.

D'une part, si le candidat transmet ces informations, Infrabel tâche de définir une alternative s'inscrivant dans la marge de tolérance exprimée par le candidat. Dès lors qu'Infrabel est en mesure d'émettre une telle alternative, celle-ci est - dans un but d'efficience pour chacune des parties - directement attribuée au candidat. S'il n'est pas possible pour Infrabel de définir une alternative s'inscrivant dans la marge de tolérance communiquée par le candidat, la demande est rejetée.

D'autre part, si le candidat ne transmet pas les informations recommandées, Infrabel attribue le sillon si la capacité est disponible. Si la capacité n'est pas disponible, Infrabel ne recherche aucune alternative et rejette la demande.

Aussi, lors de l'introduction d'une demande qui concerne une modification d'un sillon suite à des travaux à l'étranger en direction de la Belgique, le candidat doit indiquer dans le champ « commentaire » de *Book In* le numéro du document de détournement délivré par le gestionnaire de l'infrastructure limitrophe, de sorte qu'Infrabel puisse harmoniser le sillon à la frontière.

4.2.2.4 Transport de voyageurs – Test d'équilibre économique

Conformément au Code ferroviaire (article 31) et selon les modalités prévues au Règlement d'exécution 2018/1795 *établissant la procédure et les critères pour l'application du test de l'équilibre économique conformément à l'article 11 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil*, 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 capacités 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 a été notifiée au ministre.

Le Service de Régulation du Transport ferroviaire a établi des lignes directrices pour la notification d'un nouveau service de transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre de la procédure du test de l'équilibre économique. Ces Lignes directrices visent à clarifier les cas dans lesquels une notification doit ou non être soumise conformément aux règles applicables. Ces lignes directrices, de même que le formulaire de notification, se trouvent sur le site <https://www.regul.be/fr/transport-ferroviaire/>, dans la partie « équilibre économique ».

4.3 Réserve de capacités pour les restrictions temporaires de capacités

4.3.1 Principes généraux

4.3.1.1 Mission du gestionnaire de l'infrastructure

Parmi les missions de service public 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 capacités, le gestionnaire de l'infrastructure doit faire face à de nombreux défis et contraintes internes et externes, 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 ;
- tenir compte des demandes exprimées par les candidats et de leur satisfaction ;
- tenir compte de la disponibilité des entrepreneurs ;
- obtenir des permis de bâtir ;
- respecter les obligations en matière d'environnement ;
- ...

Afin de respecter les terminologies européennes, le terme de restrictions temporaires de capacités (TCR - *Temporary Capacity Restriction*) est utilisé dans la suite du document.

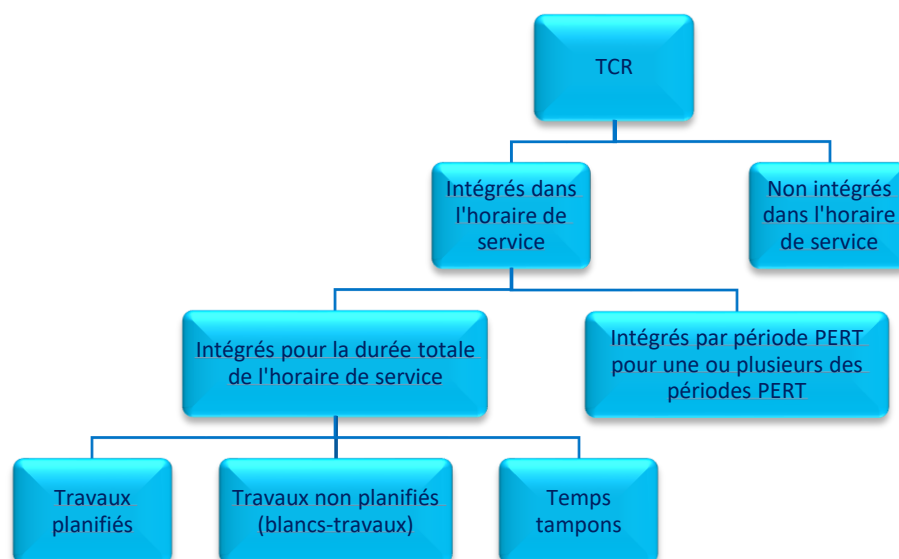
4.3.1.2 Principes découlant du droit européen

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 ce 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 (voir point 4.3.2.1).

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 reprises et 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 <https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/TCR-Guidelines.pdf>. Elles sont complétées par le manuel « *Procedures for Temporary Capacity Restriction Management* », qui peut être consulté via ce lien https://cms.rne.eu/system/files/hb_tcr_1.0_2021-12-07_2.pdf.

4.3.1.3 Intégration des TCR dans l'horaire de service



Lors du processus d'élaboration de l'horaire de service, Infrabel distingue différentes catégories de restrictions temporaires de capacités :

- les TCR intégrés dans l'horaire de service, y compris lors des modifications intermédiaires (PERT) ;
- les TCR non-intégrés dans l'horaire de service.

Les TCR qui sont intégrés dans l'horaire de service peuvent l'être :

- soit pour la durée totale de l'horaire de service ;
- soit par période PERT pour une ou plusieurs périodes PERT si ces TCR n'impactent pas l'ensemble de la période de validité de l'horaire de service mais concernent au minimum une période PERT.

Infrabel publie la liste des TCR intégrés dans l'horaire de service 12 mois avant le début de celui-ci. Cette liste est mise à jour au plus tard 4 semaines avant chaque nouvelle période PERT.

Il existe deux catégories de TCR intégrés pour la durée totale de l'horaire de service :

- Les travaux planifiés : dans ce cas, une ligne ou une section de ligne est totalement fermée pour une longue période ou durant certains jours ou certains créneaux horaires de manière régulière et répétitive ;
- Les travaux non-planifiés : dans ce cas, des blancs-travaux sont prévus afin de pouvoir réaliser ces travaux. Ces blancs-travaux permettent de réaliser des interventions qui ne peuvent être planifiées à long terme, telles que l'entretien correctif, les modifications de planning dues à des événements imprévus, ...

En outre, des temps tampons sont prévus dans l'horaire de service pour garantir la robustesse des sillons en cas de travaux, de service à voie unique (SAVU) ou d'avis de ralentissement temporaires (ART) durant la durée des travaux.

Les TCR qui ne sont pas intégrés dans l'horaire de service regroupent l'ensemble des autres TCR planifiés. Il s'agit concrètement de TCR d'une durée inférieure à une période PERT mais qui peuvent toutefois s'étendre sur plusieurs jours, semaines ou week-ends (voir au point 4.3.2.2).

Davantage d'informations concernant les concepts développés ci-dessus sont reprises à l'annexe B.7.

4.3.2 Deadlines et information aux candidats

4.3.2.1 Publication des restrictions temporaires de capacités

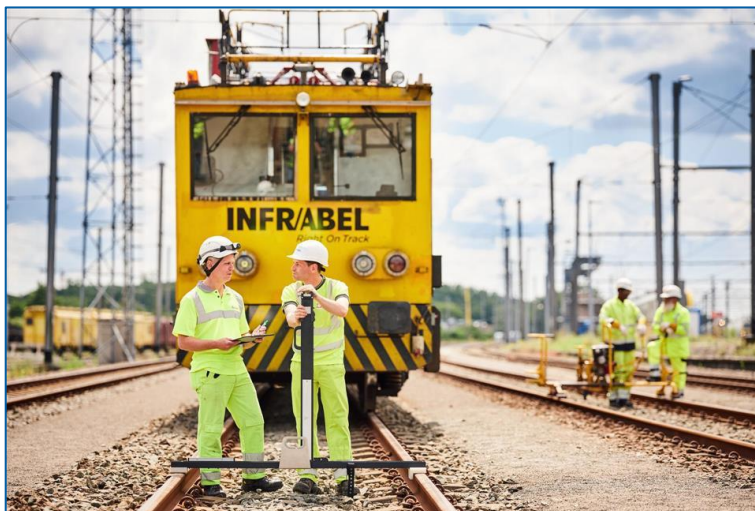
En vue d'une harmonisation internationale des processus pour la coordination et la publication des TCR, l'Annexe VII de la Directive 2012/34/UE classe la nature des travaux d'infrastructure en plusieurs catégories en fonction de leur durée et de leur impact sur le trafic ferroviaire (= trafic estimé annulé, dévié ou remplacé par d'autres modes de transport) et prévoit les délais de publication en fonction desdites catégories de TCR. Ceux-ci se sont vu attribuer les dénominations MAJOR, HIGH, MEDIUM ou MINOR par *RailNetEurope* (pour plus d'informations, vous pouvez consulter le *Guidelines for Coordination/Publication of Planned Temporary Capacity Restrictions for the European Railway Network* et les *Procedures for Temporary Capacity Restriction Management*, voir point 4.3.1.2).

Parmi les MAJOR et HIGH TCR, on retrouve les travaux d'infrastructure de grande envergure, comme tous les travaux de renouvellement ou d'extension du réseau, qui ont généralement une forte incidence sur le trafic ferroviaire et/ou la capacité et s'étendent sur une durée relativement importante.

Parmi les MEDIUM et MINOR TCR, on retrouve les travaux d'infrastructure qui ont un impact moindre sur le trafic ferroviaire et/ou la capacité disponible.

Enfin, parmi les TCR qui ne sont pas répertoriés dans l'Annexe VII, on retrouve les travaux d'infrastructure de moindre ampleur qui sont annoncés durant l'horaire de service en cours et dont l'impact sur le trafic planifié est réduit ou nul (*Ad-Hoc* TCR).

Le gestionnaire de l'infrastructure organise de manière régulière des réunions avec les candidats afin de les informer des TCR à planifier, 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, s'ils le souhaitent, 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.

Ces réunions ainsi que les TCR qui y sont traités sont repris ci-après :

Type de réunions	Objet
<u>Réunions semestrielles</u>	Information et consultation des candidats à propos des MAJOR, HIGH et MEDIUM TCR. <u>Juin A-3 (X-30) :</u> Premières informations aux candidats, à propos des MAJOR TCR et dans la mesure du possible premières informations pertinentes connues à propos des HIGH TCR et des TCR avec impact international. <u>Novembre/Décembre A-3 (X-25/24) :</u> Communication aux candidats des MAJOR TCR et des HIGH TCR connus et dans la mesure du possible communication des informations pertinentes connues à propos des TCR avec impact international avec les détails suivants : la période, la durée, la section de ligne affectée et le cas échéant, la capacité sur les lignes de détournement. <u>Juin A-2 (X-18) :</u> Communication aux candidats du résultat de la coordination des MAJOR TCR et dans la mesure du possible du résultat de la coordination des HIGH TCR et des TCR avec impact international. <u>Novembre/Décembre A-2 (X-13/12) :</u> Communication aux candidats du résultat de la coordination des HIGH TCR et des MEDIUM TCR.
<u>Réunions mensuelles</u>	Communication aux candidats du secteur « voyageurs » de l'ensemble des TCR connus pour le mois M+5.
<u>Réunions Service de Train Spécial (STS)</u>	Analyse avec les candidats, par Area, des adaptations de l'horaire de service suite aux TCR non intégrés dans l'horaire de service.
<u>Réunions spécifiques (SIRU - Specific Information Railway Undertakings)</u>	Pour les grands projets de modernisation : suivi des phasages et de l'évolution du projet. Leur fréquence est fonction de l'ampleur et de la complexité du projet.

L'annexe B.6 reprend par catégorie de TCR, les mesures et délais légaux afférents à leur publication.

Infrabel consulte également les principaux exploitants d'installations de service concernés par les TCR - ainsi que, le cas échéant, les autres entreprises raccordées au réseau ferroviaire -, avant de publier les TCR. Ces entreprises peuvent également faire valoir leur point de vue, si elles le souhaitent, sur les TCR prévus, qu'Infrabel prend en compte dans la mesure du possible.

Le gestionnaire de l'infrastructure publie la liste des TCR (hors *Ad-Hoc*) et leur mise à jour sur le *Business Corner* selon le calendrier présenté à l'annexe B.6.

4.3.2.2 Officialisation des restrictions temporaires de capacités et publication du bulletin

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

En cas de TCR non intégrés dans l'horaire de service nécessitant une adaptation de l'horaire de service, celle-ci sera communiquée aux candidats au moyen d'un bulletin « service des trains ». L'analyse de

l'adaptation de l'horaire de service débute entre 16 et 10 semaines avant le début des travaux, en tenant compte des besoins exprimés par le candidat en termes d'itinéraire et d'horaire, tenant compte de la robustesse globale du système. L'adaptation de l'horaire de service, autrement dit l'alternative, est élaborée en concertation avec le candidat. L'analyse prend fin au plus tard 28 jours avant le début des travaux, quand les deux parties marquent leur accord sur l'alternative à mettre en place.

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

Les coordonnées des bureaux de coordination des travaux sont reprises au point 1.6.1.

4.3.2.3 Travaux urgents

Voir le point 6.3.3 à ce sujet.

4.3.2.4 Critères justifiant un changement d'itinéraire pour les *Major TCR*

Conformément à l'article 17 de l'annexe VII de la Directive 2012/34/UE, en ce qui concerne les *Major TCR*, le gestionnaire de l'infrastructure établit des critères pour déterminer quels trains devraient faire l'objet d'un changement d'itinéraire pour chaque type de service, en tenant compte des contraintes commerciales et opérationnelles du candidat, sauf si ces contraintes opérationnelles sont le résultat de décisions prises par le candidat en matière de gestion et d'organisation. Afin de répondre à cette disposition de l'annexe VII, Infrabel a déterminé deux étapes successives qu'elle applique lorsqu'elle établit les alternatives que ce soit sur l'infrastructure faisant l'objet du *Major TCR* (sauf si le *Major TCR* consiste en une coupure totale de ligne) ou sur le ou les itinéraire(s) de détournement (plusieurs itinéraires de détournement peuvent en effet être nécessaires), pour les *New Path Requests* concernés :

- Première étape : dialogue avec les candidats concernés, comportant des propositions d'alternatives, que ce soit sur l'infrastructure faisant l'objet du *Major TCR* ou via un itinéraire de détournement. Ces propositions tiennent compte de (sans ordre de priorité) :
 - de l'harmonisation aux points-frontières ;
 - des obligations de service public ;
 - de l'optimisation de l'utilisation de la capacité ;
 - des besoins commerciaux et organisationnels, dont (non exhaustifs) : 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.

Si tous les candidats concernés marquent leur accord, les discussions auront lieu en présence de l'ensemble des candidats.

- Deuxième étape : si le dialogue ne permet pas d'aboutir à une solution, Infrabel applique les critères suivants pour déterminer quels trains feront l'objet d'une alternative sur l'infrastructure faisant l'objet du *Major TCR* et quels trains feront l'objet d'une alternative sur un itinéraire de détournement dans cet ordre de priorité :
 - au prorata des types de circulation (transport de marchandises, transport national de voyageurs, transport international de voyageurs) sur la base des demandes de sillons pour l'horaire de service étudié ; si le prorata ne peut être appliqué sur une base horaire, il sera appliqué sur l'ensemble de la journée.

- dans l'objectif d'optimisation de la capacité (par exemple, en privilégiant l'homogénéité des circulations, ou les temps de libération courts, ou un sens de circulation, ...).

Dans le cas de la deuxième étape, Infrabel pourra fournir à la demande des candidats concernés, des explications sur les critères utilisés pour départager les demandes de *New Path Requests*.

Ces deux étapes, le cas échéant, auront lieu :

- avant la *final offer*, si sur la base des analyses de capacité réalisées entre le deuxième mardi d'avril et la *draft offer*, il apparaît qu'il ne sera possible de proposer des alternatives (que ce soit sur l'infrastructure faisant l'objet du *Major TCR* ou via un itinéraire de détournement) que pour une partie des *New Path Requests* durant la période impactée par le *Major TCR* ;
- au plus tard 28 jours avant le début du *Major TCR*, si sur la base des analyses de capacité réalisées entre le deuxième mardi d'avril et la *draft offer*, il apparaît qu'il sera possible de proposer des alternatives (que ce soit sur l'infrastructure faisant l'objet du *Major TCR* ou via un itinéraire de détournement) pour l'ensemble des *New Path Requests* durant la période impactée par le *Major TCR* (voir point 4.3.2.2).

4.4 Impact des accords-cadres

Pas d'application.

4.5 Traitement des demandes de capacités et procédure d'attribution des sillons

Remarques préliminaires au sujet de l'attribution des sillons et de la coïncidence avec les TCR

Les demandes de capacités introduites par les candidats sont traitées en respectant le schéma temporel et les phases reprises aux points 4.5.1 à 4.5.5 ci-après.

Le gestionnaire de l'infrastructure attribue le sillon demandé si la capacité est disponible.

En cas de coïncidence avec les TCR intégrés dans l'horaire de service, les règles suivantes sont d'application :

- Dans le cas des TCR intégrés pour la durée totale de l'horaire de service, une alternative est proposée dans l'horaire de service dans la mesure du possible et après consultation des candidats (lors de la *draft/final offer*). Si le candidat ne refuse pas le sillon alternatif, il est attribué lors de la *final offer*. Si le candidat refuse l'alternative ou s'il n'existe pas d'alternative viable, le sillon est refusé ;
- Dans le cas des TCR intégrés dans l'horaire de service au moins pour la durée d'une période PERT, l'alternative est finalisée dans la mesure du possible, après consultation des candidats, au plus tard lors de la clôture de la période PERT (c'est-à-dire 1 mois avant le début de la période PERT). Si le candidat ne refuse pas le sillon alternatif, il est attribué. Si le candidat refuse l'alternative ou s'il n'existe pas d'alternative viable, le sillon est refusé.

En cas de coïncidence avec les TCR non intégrés dans l'horaire de service, la règle suivante s'applique :

- L'alternative est élaborée dans la mesure du possible en concertation avec le candidat et la gestion en détail des éventuels détournements se fait par la publication d'un bulletin « service des trains » (voir point 4.3.2.2).

Le refus du sillon alternatif doit se faire par courrier électronique.

Le sillon alternatif est proposé sur la base des besoins commerciaux exprimés par le candidat. Dans ce cas de figure, le dossier est considéré comme une seule et même demande et le candidat ne doit donc pas introduire une nouvelle demande à cet effet.

Si les travaux ne sont pas effectués, la procédure prévue au point 4.8.2.2 s'applique. A l'issue de celle-ci, la capacité sera, le cas échéant, libérée à court terme et pourra être utilisée pour les demandes de sillons *Ad-Hoc*.

L'annexe B.7 décrit les types de TCR et l'annexe B.8 schématise le processus d'attribution des capacités (*New Path Request*, *Late Path Request* ou *Ad-Hoc Request*) en cas de coïncidence avec les TCR.

L'utilisateur du sillon est tenu, à tout moment, au respect du sillon attribué et des conditions d'exploitation. Le respect du sillon attribué implique en particulier le respect des temps de parcours alloués et de la compatibilité technique entre la composition du train et le réseau.

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

Obligation de collaboration entre Infrabel et les exploitants d'installations de service

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, notamment pour respecter l'article 7, § 2, alinéa 1 du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 *concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire*. Ainsi, Infrabel organise un échange annuel avec les exploitants d'installations de service (entre la publication du projet d'horaire de service et la date limite accordée à Infrabel pour fournir une réponse finale, voir point 4.5.1). Outre cet échange annuel, Infrabel et les exploitants d'installations de service coopèrent dès que la situation le nécessite. Les candidats concernés peuvent être associés à cette coopération s'ils en font la demande. Cette coopération n'entraîne toutefois pas d'obligation de résultat de la part d'Infrabel.

Les délais imposés quant au processus de répartition des capacités sont prévus, conformément à l'article 33 du Code ferroviaire, à l'annexe VII de la directive 2012/34/UE. Conformément à celle-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, *RailNetEurope* fixe annuellement un planning précis pour chaque phase préparatoire de l'horaire de service. Ceux-ci sont exposés ci-après.

4.5.1 New Path Requests

Pour l'établissement de l'horaire de service annuel 2024, RNE a établi les dates butoirs et périodes suivantes :

Études de faisabilité		
Date limite pour l'introduction des demandes d'étude de faisabilité	Le 16 janvier 2023	Candidat
Date limite pour la réponse aux demandes d'étude de faisabilité	Le 13 mars 2023	Infrabel

New Path Requests			
Finalisation des catalogues de sillons préétablis	Le 9 janvier 2023	Infrabel et C-OSS	
Soumission des demandes de capacités (<i>New Path Requests</i>)*	Du 12 décembre 2022 au 11 avril 2023	Candidat	
Etablissement du projet d'horaire de service	Du 12 avril 2023 au 3 juillet 2023	Infrabel	
Réunion technique	Du 12 juin 2023 au 15 juin 2023	Infrabel et autres GI	
Publication du projet d'horaire de service (<i>draft offer</i>)	Le 3 juillet 2023**	Infrabel	
Observations et commentaires	Du 4 juillet 2023 au 4 août 2023***	Candidat	
Date limite pour fournir une réponse finale (<i>final offer</i>)	Le 21 août 2023	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 2024	Le 10 décembre 2023 à 00 h 01

Le bureau compétent pour traiter ce type de demande est le bureau I-CBE.332 (*Annual Capacity Management*). Les demandes introduites exceptionnellement via les documents indiqués au point 4.2.2.2 en cas d'indisponibilité des applications *Book In* ou PCS sont à transmettre à ce bureau dont les coordonnées sont reprises au point 1.6.1.

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* (voir point 1.7.1) et à l'annexe B.9.

4.5.2 Late Path Requests

Les demandes introduites dans les délais (*New Path Requests*, voir point 4.5.1) sont prioritaires sur les demandes introduites hors délais (*Late Path Requests* et *Ad-Hoc Requests*, voir points 4.5.2 et 4.5.3), 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.

Le tableau suivant donne pour les *Late Path Requests* le calendrier pour l'horaire de service 2024 :

<i>Late Path Requests</i>		
Premier jour pour la soumission des <i>Late Path Requests</i>	Le 12 avril 2023	Candidat
Premier jour pour répondre aux <i>Late Path Requests</i>	Le 22 août 2023	Infrabel
Dernier jour pour la soumission des <i>Late Path Requests</i>	Le 16 octobre 2023	Candidat
Dernier jour pour répondre aux <i>Late Path Requests</i>	Le 13 novembre 2023	Infrabel

Dès que la date limite pour fournir une réponse finale pour les *New Path Requests* est échue, les *Late Path Requests* sont traités endéans les délais prévus à l'article 36 du Code ferroviaire, c'est-à-dire dans un délai :

- de maximum 5 jours ouvrables pour les demandes ponctuelles (c'est-à-dire, les demandes de sillons pour un seul jour de circulation) ;
- de maximum un mois pour les autres demandes.

L'allocation de ces sillons est officialisée par une notification générée par PCS ou par un courrier électronique envoyé par *Book In*, complété soit par une « fiche train », soit par un bulletin « service des trains » envoyé par courrier électronique. Le sillon attribué doit être vérifié par le candidat, et les éventuelles anomalies doivent être signifiées le plus vite possible à Infrabel.

Le bureau compétent pour traiter ce type de demandes est le bureau I-CBE.332 (*Annual Capacity Management*). Les demandes introduites exceptionnellement via les documents indiqués au point 4.2.2.2 en cas d'indisponibilité des applications *Book In* ou PCS sont à transmettre à ce bureau aux coordonnées reprises au point 1.6.1.

4.5.3 Ad-Hoc Requests

Les *Ad-Hoc Requests* sont des demandes soumises au gestionnaire de l'infrastructure après le dernier jour pour la soumission des *Late Path Requests*. Pour l'horaire de service 2024, RNE donne la date suivante :

<i>Ad-Hoc Requests</i>		
Premier jour pour les <i>Ad-Hoc Requests</i>	Le 17 octobre 2023	Candidat

Les *Ad-Hoc Requests* concernent aussi bien le long terme que le court terme et le temps réel et sont traités endéans les délais prévus à l'article 36 du Code ferroviaire, c'est-à-dire dans un délai :

- de maximum 5 jours ouvrables pour les demandes ponctuelles (c'est-à-dire, les demandes de sillons pour un seul jour de circulation) ;
- de maximum un mois pour les autres demandes.

Lorsque l'allocation du sillon est officialisée par Infrabel, le sillon attribué doit être vérifié par le candidat, et les éventuelles anomalies doivent être signifiées le plus vite possible à Infrabel.

4.5.3.1 Demandes liées à 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 de l'horaire de service (périodes PERT). La liste des dates d'application, c'est-à-dire des dates de début de la période PERT, ainsi que des dates ultimes pour introduire les demandes (de modification) de sillons pour la période concernée, est reprise ci-après. 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 <https://rne.eu/> et <https://www.forumtraineurope.eu/home/>. Les demandes introduites après les dates ultimes sont traitées dans le court terme (point 4.5.3.2) ou le temps réel (point 4.5.3.3).

Le tableau suivant reprend les dates fixées pour l'horaire de service 2024 :

	Dates ultimes d'introduction de la demande	Dates d'application
1 ^{ère} période	/	10 décembre 2023
2 ^{ème} période	10 décembre 2023	5 février 2024
3 ^{ème} période	5 février 2024	15 avril 2024
4 ^{ème} période	8 avril 2024	9 juin 2024
5 ^{ème} période	8 juillet 2024	2 septembre 2024

L'allocation de ces sillons est officialisée par une notification générée par PCS ou par un courrier électronique envoyé par *Book In*.

Le bureau compétent pour traiter ce type de demandes est le bureau I-CBE.332 (*Annual Capacity Management*). Les demandes introduites exceptionnellement via les documents indiqués au point 4.2.2.2 en cas d'indisponibilité des applications *Book In* ou PCS sont à transmettre à ce bureau dont les coordonnées sont reprises au point 1.6.1.

4.5.3.2 Demandes liées au court terme

Le délai d'introduction des demandes de capacités à court terme est fixé à J-2 (jours ouvrables) avant le jour de circulation, à 10h. Pour les demandes de capacités qui sont introduites endéans ce délai, le bulletin « service des trains » sera publié au plus tard le jour J-1 (jour ouvrable), avant le jour de circulation, à 12h, sauf en cas de force majeure, d'incidents avec un gros impact sur le trafic ferroviaire ou de grèves.

Il est dérogé au délai d'introduction des demandes précité dans les cas suivants :

Type de demande	Date limite d'introduction de la demande (jours ouvrables)	Publication du bulletin « service des trains » (jours ouvrables)
Transports exceptionnels avec restrictions sur l'itinéraire prévu	Jusque J-6 à 10 h	Au plus tard J-2 à 12 h
Transports ordinaires et exceptionnels sans restrictions sur l'itinéraire prévu (vitesse demandée ≤ 60 km/h) ¹	Jusque J-4 à 10 h	Au plus tard J-1 à 12 h

¹ Cf. Parcours avec du matériel historique.

Les demandes de capacités soumises après cette date limite d'introduction ou qui, en raison d'une situation exceptionnelle, ne peuvent être traitées à temps, seront traitées en temps réel (voir 4.5.3.3 ci-dessous).

Si la date limite d'introduction n'est pas respectée pour les types de demandes mentionnés ci-dessus, la publication du bulletin « service des trains » 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 » sur l'itinéraire prévu, pour lesquels les demandes présentées en dehors du délai d'introduction seront refusées pour des raisons opérationnelles et de sécurité.

L'allocation de ces sillons est officialisée par une notification générée par PCS ou par un courrier électronique envoyé par *Book In*, complété d'un bulletin « service des trains » envoyé par courrier électronique.

Le bulletin « service des trains » contient les données relatives aux horaires des trains et/ou 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/ou parcours à vide concernés. La date d'application de ce bulletin est la date du premier jour de circulation qui figure dans le bulletin.

Le bureau compétent pour traiter ce type de demandes est le bureau I-CBE.322 A (*Running Capacity Management*), à l'exception des demandes de capacités liées au transport exceptionnel qui sont traitées par le bureau I-CBE.322 B (*Running Capacity Management*). Les demandes introduites exceptionnellement via les documents indiqués au point 4.2.2.2 en cas d'indisponibilité des applications *Book In* ou PCS sont à transmettre au bureau concerné dont les coordonnées sont reprises au point 1.6.1.

4.5.3.3 Demandes liées au temps réel

Les candidats peuvent également demander des capacités en dehors des délais prescrits pour les demandes concernant le court terme, excepté pour les transports exceptionnels avec restrictions sur l'itinéraire prévu (voir point 4.5.3.2).

L'allocation de ces sillons est officialisée par un courrier électronique envoyé par *Book In*, complété d'un bulletin « service des trains » envoyé par courrier électronique également.

Le bureau compétent pour traiter ce type de demandes est le bureau I-TO.11 (*Central Dispatch*). Les demandes introduites exceptionnellement via les documents indiqués au point 4.2.2.2 en cas d'indisponibilité de l'application *Book In* sont à transmettre à ce bureau dont les coordonnées sont reprises au point 1.6.1.

4.5.4 Procédure de coordination pour les sillons internationaux

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 limitrophes en vue de proposer des sillons harmonisés, dans la mesure du possible. Cette harmonisation se déroule dans le cadre de la coopération au sein de RNE.

Notamment, et ce conformément à l'article 34, alinéa 3, du Code ferroviaire, en ce qui concerne les *New Path Requests*, les sillons internationaux tels que convenus par les différents gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sont intégrés dans le projet d'horaire avant le début des consultations à son sujet (*draft offer*). Cette offre de sillons découle des discussions entre gestionnaires de l'infrastructure qui ont lieu lors de la réunion technique se déroulant avant la publication de la *draft offer*. Ces différentes étapes, ainsi que leur chronologie, sont reprises au point 4.5.1.

Le *One-Stop Shop* (voir point 4.2.1.3) facilite l'harmonisation internationale des sillons en favorisant la communication entre les gestionnaires de l'infrastructure concernés (le cas échéant, les organismes de répartition) pour la construction des sillons et le respect des délais.

4.5.5 Procédure pour les demandes concurrentes

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

4.5.5.1 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 par le gestionnaire de l'infrastructure aux candidats, 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.

Ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté que leur identité soit révélée.

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.

Les candidats ont l’obligation de fournir, dans un délai de cinq jours ouvrables à dater de la notification de la proposition par le gestionnaire de l’infrastructure, une réponse par écrit (simple lettre ou courrier électronique). En l’absence de réponse dans ce délai, le gestionnaire de l’infrastructure considère les sillons alternatifs proposés comme acceptés par le candidat concerné.

En cas de refus des sillons alternatifs dans le délai de cinq jours ouvrables et si le gestionnaire de l’infrastructure n’est plus en mesure de proposer d’autres sillons alternatifs, ce dernier déclare la section de l’infrastructure concernée comme « infrastructure saturée ».

La procédure de coordination des demandes concurrentes de *New Path Requests* est initiée, le cas échéant, dès le début du traitement des demandes de capacités par Infrabel et se clôture au plus tard lors de la communication de la *final offer* (voir dates au point 4.5.1). Le cas échéant, la déclaration d’infrastructure saturée se fait au plus tard au moment de la communication de la *final offer*.

Les principes d’attribution des sillons qui découlent d’une déclaration d’une infrastructure saturée sont décrits en détails au point 4.6.

4.5.5.2 Demandes concurrentes dans le cadre de l’attribution des sillons préétablis et des réserves de capacités sur les corridors de fret

Le C-OSS applique les règles de priorité en cas de demandes concurrentes pour le même sillon préétabli ou la même réserve de capacités comme décrit dans le *Framework for Capacity Allocation* des corridors de fret. Ce document est consultable sur les sites web de chaque corridor dans la section 4 du *Corridor Information Document* (voir point 1.7.1).

4.5.5.3 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 (*Late 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 Come First Served* - FCFS).

Il se peut néanmoins qu'Infrabel doive déroger à ce principe :

- afin de répondre à ses obligations en matière de prestations pour les besoins de la Nation telles que définies à l'article 150 du contrat de performance entre Infrabel et l'Etat belge, en donnant priorité à ce type de demandes dès lors qu'elles sont requises par le SPF Intérieur ou le ministère de la Défense ;
- suite à la mise en place de plans de transport alternatifs (notamment afin d'assurer un rétablissement de la situation normale après un accident/un incident ou en cas de diffusion de bulletins d'alerte météorologique par l'Institut royal météorologique (IRM) ayant un impact sur l'organisation du trafic ferroviaire) ;
- pour des demandes qui requièrent un délai de traitement plus important en raison de leur complexité et notamment dans les cas où :
 - une concertation avec les gestionnaires de l'infrastructure limitrophes est nécessaire ;
 - une concertation supplémentaire avec le candidat est nécessaire ;
 - des correspondances doivent être garanties ;
 - des demandes contiennent plusieurs trains et/ou plusieurs jours de circulation.

Cette exception s'applique sans préjudice du respect des délais prévus à l'article 36 du Code ferroviaire.

- pour des demandes pour des « transports exceptionnels » qui requièrent une étude approfondie vu que des mesures de sécurité spécifiques doivent être mise en place pour ces types de transport.

4.5.5.4 Litiges dans la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire

Comme mentionné au point 4.2.1.4, à la demande d'un candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure, l'organe de contrôle prend une décision dans les dix jours ouvrables au sujet d'un litige en matière d'attribution de capacités (article 62, paragraphe 4, 1° du Code ferroviaire). La procédure à respecter dans ce cadre est décrite dans l'arrêté royal du 21 mars 2007 (articles 2 à 5).

4.6 Infrastructures saturées

4.6.1 Principes de déclaration d'une infrastructure saturée

Conformément à l'article 41 du Code ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire déclare immédiatement la section de l'infrastructure ferroviaire concernée comme infrastructure saturée :

- lorsqu’à l’issue de la procédure de coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s’avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l’infrastructure ferroviaire (voir point 4.5.5.1) ;
- ou si l’on peut penser que les infrastructures ferroviaires souffriront d’une même pénurie dans un proche avenir (voir point 4.6.2).

Les informations reprises dans le point 4.6 au sujet des infrastructures saturées, ainsi que la communication de la déclaration de saturation aux candidats, sont schématisées à l’annexe B.4.1.

4.6.2 Déclaration de saturation dans le cas de l’anticipation d’une pénurie

Des discussions sont en cours entre Infrabel et le Service de Régulation du Transport ferroviaire au sujet de la déclaration de saturation due à l’anticipation d’une pénurie dans un avenir proche. Ce point sera complété lorsque les discussions auront abouti.

4.6.3 Attribution des sillons suite à la déclaration de saturation

Conformément à l’article 3 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*, 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 *New Path Requests* 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.

Conformément au même article, 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.

L’annexe B.4.2 détaille l’application des principes exposés ci-avant.

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

En vertu des alinéas 2 et 3 de l'article 43 du Code ferroviaire, 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 impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil défini par le gestionnaire de l'infrastructure, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat.

L'annexe B.4.2 détaille l'application des principes exposés ci-avant.

Conformément à l'article 4 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*, dans les cas où l'infrastructure est saturée, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire procède à une évaluation de la nécessité de maintenir une réserve de capacités dans le cadre de l'horaire de service définitif afin de lui permettre de répondre rapidement aux demandes *Ad-Hoc* prévisibles de capacités.

4.6.5 Suites à donner à la déclaration de saturation

Conformément à l'article 41 du Code ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure établit dans les six mois de la déclaration de saturation, une analyse des capacités, sauf si un projet de renforcement a déjà été adopté (voir ci-après). L'analyse des capacités détermine les restrictions des capacités de l'infrastructure ferroviaire et les raisons de cette saturation qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et propose des méthodes et des mesures permettant de satisfaire les demandes supplémentaires qui pourraient être prises à court et moyen termes pour y remédier. L'article 6 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* précise que cette analyse doit déterminer les raisons de la saturation de la ou des section(s) de l'infrastructure ferroviaire et indiquer quelles mesures peuvent être prises à court et/ou moyen terme afin de mettre fin au manque de capacités. L'analyse tient notamment compte de l'infrastructure, des procédures d'exploitation, de la nature des divers services offerts et de l'effet de tous ces facteurs sur la capacité de l'infrastructure ferroviaire.

Dans un délai de six mois courant à partir de l'établissement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un projet de plan de renforcement des capacités après consultation des utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire saturée. Le projet mentionne les raisons de la saturation, l'évolution probable du trafic, les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les solutions envisageables et leur coût. Sur la base de l'analyse coût-avantage des mesures envisagées, les mesures à prendre pour renforcer les capacités et le calendrier pour leur mise en œuvre sont définis. Le projet est approuvé dans un délai de trois mois par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

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 d'incorporer des transports exceptionnels dans son/ses train(s) et, dans ce cas, il précise dans la rubrique prévue à cet effet dans la demande de capacités le numéro de l'autorisation provisoire délivrée par le gestionnaire de l'infrastructure (voir le point 5.4.3 pour plus d'informations sur le service ).

Pour les transports combinés qui circulent sous les conditions de l'autorisation permanente (voir carte C.2), le numéro de cette autorisation doit être renseigné dans la rubrique « Autre information » dans la demande de capacités dans *Book In*. Dans le cas d'un transport international, le numéro d'autorisation doit être complété par les numéros d'autorisation étrangers.

Dans les cas où l'application PCS est utilisée, ces données doivent être insérées dans la rubrique « *Comments* ».

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 Règles après l'attribution des sillons

Les règles de facturation applicables aux cas décrits ci-après se retrouvent au point 5.6 du présent document.

4.8.1 Règles pour les modifications de sillons par le candidat

4.8.1.1 Principe général pour l'adaptation des sillons

Toute modification par le candidat 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. Cette nouvelle demande sera - en fonction du moment où elle est introduite - traitée en tant que *Late Path Request* ou *Ad-Hoc Request*. La facturation liée à cette demande de modification se fera conformément au point 5.6.1 du présent document.

4.8.1.2 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 de l'horaire de service.

Les règles relatives à ces demandes d'adaptation sont identiques à celles applicables aux demandes liées au long terme (voir point 4.5.3.1).

Le bureau compétent pour traiter ce type de demandes est le bureau I-CBE.332 (*Annual Capacity Management*). Les demandes introduites exceptionnellement via les documents indiqués au point 4.2.2.2 en cas d'indisponibilité des applications *Book In* ou PCS sont à transmettre à ce bureau dont les coordonnées sont reprises au point 1.6.1.

4.8.1.3 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.

Les règles relatives à ces demandes d'adaptation sont identiques à celles applicables aux demandes liées au court terme (voir point 4.5.3.2).

Le bureau compétent pour traiter ce type de demandes est le bureau I-CBE.322 A (*Running Capacity Management*), à l'exception des demandes de capacités liées au transport exceptionnel qui sont traitées par le bureau I-CBE.322 B (*Running Capacity Management*). Les demandes introduites exceptionnellement via les documents indiqués au point 4.2.2.2 en cas d'indisponibilité des

applications Book In ou PCS sont à transmettre au bureau concerné dont les coordonnées sont reprises au point 1.6.1.

4.8.1.4 Adaptations de l'horaire de service en temps réel

Les candidats peuvent demander des adaptations au service des trains en dehors des délais prescrits pour les adaptations à court terme (voir point 4.8.1.3), excepté pour les transports exceptionnels avec restrictions sur l'itinéraire prévu.

Le bureau compétent pour traiter ce type de demandes est le bureau I-TO.11 (*Central Dispatch*). Les demandes introduites exceptionnellement via les documents indiqués au point 4.2.2.2 en cas d'indisponibilité de l'application *Book In* sont à transmettre à ce bureau dont les coordonnées sont reprises au point 1.6.1.

4.8.2 Règles pour les adaptations de sillons par le gestionnaire de l'infrastructure

4.8.2.1 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) ;
- en cas de perturbation, conformément au point 6.3.3.1.

Si possible, le gestionnaire de l'infrastructure réattribue dans les meilleurs délais un autre sillon d'utilité équivalente au candidat.

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

4.8.2.2 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 «service des trains » et faire rétablir l'horaire de service ou ses modifications intermédiaires par un autre bulletin « service des trains », dans la mesure du possible ;
- soit, maintenir l'adaptation du service des trains qui avait été conclue.

4.8.2.3 Incidences des travaux sur les capacités attribuées

Le RDEI 421 – *Communications entre les organes de gestion, d'exploitation et de régulation du GI et l'UI* 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 dernière version de la capacité attribuée à la demande du candidat 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.

4.8.3 Règles concernant la non-utilisation par le candidat

Par non-utilisation du sillon, on entend l'absence de l'annulation du sillon communiquée par le candidat. Afin d'éviter de se voir appliquer des pénalités, le candidat qui a connaissance qu'il n'utilisera pas son sillon est invité à l'annuler au plus vite (voir point 4.8.4 ci-après).

4.8.4 Règles concernant l'annulation par le candidat

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 5.6.4.

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

La capacité devenue disponible après annulation totale ou partielle de sillons peut être utilisée par le gestionnaire de l'infrastructure pour l'attribution de sillons pendant le processus de *Late Path Requests* ou d'*Ad-Hoc Requests*.

4.9 TTR for Smart Capacity Management

4.9.1 Objectifs du TTR

RailNetEurope (RNE) et *Forum Train Europe* (FTE), soutenus par l'*European Rail Freight Association* (ERFA), travaillent à un projet, nommé *TTR for Smart Capacity Management*, pour harmoniser et améliorer le système d'établissement des horaires de service afin d'accroître la compétitivité du transport ferroviaire.

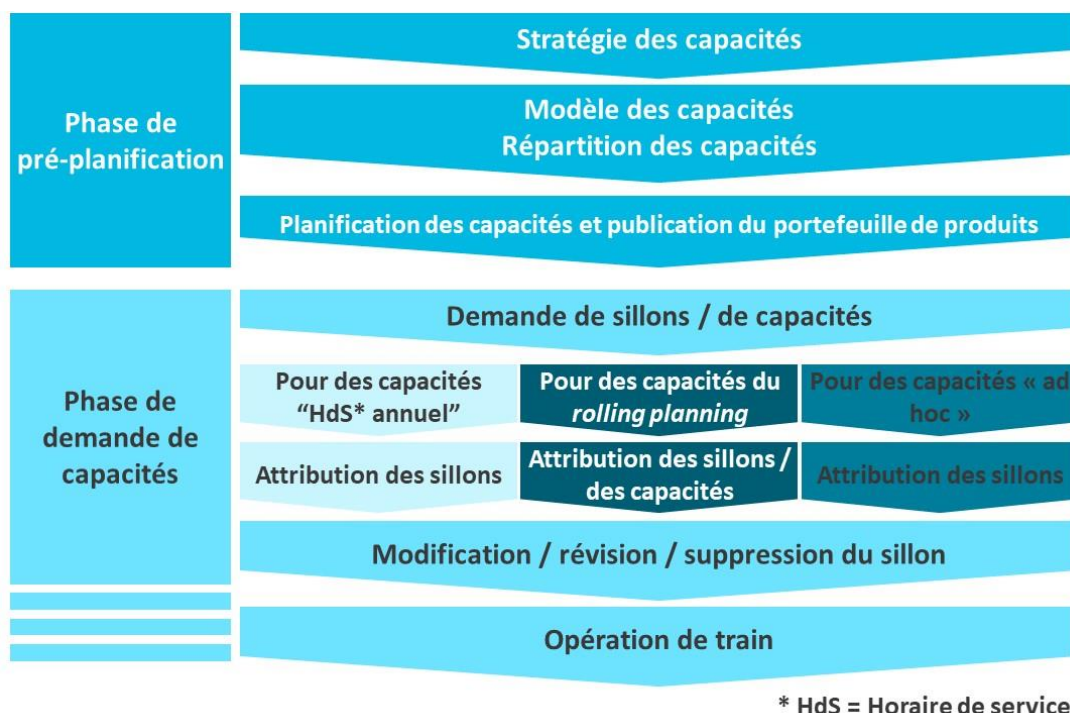
Il se compose d'une meilleure planification des capacités (y compris les restrictions temporaires de capacités) et du processus d'attribution des capacités.

L'objectif est de mieux répondre aux besoins du marché et d'aboutir à une utilisation optimale des capacités d'infrastructure existantes. Concernant le transport de voyageurs, cela signifiera une disponibilité plus rapide de l'horaire final permettant aux passagers d'acheter leurs billets plus tôt et de manière plus fiable. Pour le trafic de marchandises, cela signifiera plus de possibilités de demandes de sillons proches du premier jour de circulation et donc plus de flexibilité.

Certains éléments du TTR seront mis en œuvre sur un périmètre géographique limité dans le cadre législatif national et européen actuel pour l'horaire 2025.

4.9.2 Composantes du processus

Le processus TTR est construit autour des éléments suivants :



Les principaux éléments sont décrits plus en détail ci-après.

La stratégie des capacités (X-¹60 à X-36 mois) : La stratégie des capacités est la planification de la capacité du gestionnaire de l'infrastructure à long terme pour une ligne spécifique, une partie du réseau ou le réseau entier. L'objectif principal de la stratégie des capacités est de fournir un premier aperçu de la capacité disponible sur l'infrastructure à l'avenir et des besoins futurs en matière de capacités. Elle permet au gestionnaire de l'infrastructure de partager les besoins futurs en matière de capacités avec les gestionnaires de l'infrastructure voisins et les candidats et de se mettre d'accord sur les grands principes à utiliser lors de la mise en place du modèle de capacités.

Le modèle des capacités (X-36 à X-18 mois) avec répartition de la capacité : Le modèle des capacités donne une définition plus détaillée de la prévision de la demande, et de la répartition des capacités dans le planning annuel, *rolling planning*, restrictions temporaires de capacités et capacités non planifiées. Les candidats ont la possibilité de contribuer au modèle de capacités en annonçant leurs besoins en matière de capacités et peuvent faire part de leur réaction sur la répartition de la capacité proposée. Les annonces des besoins en capacités et le modèle de capacités sont décrits respectivement aux points 4.9.3.1 et 4.9.3.2.

La coordination internationale concernant les Restrictions Temporaires de Capacités (TCR) : Des restrictions temporaires de capacités (TCR) peuvent survenir en cas d'entretien, de renouvellement ou de développement de l'infrastructure ou d'autres restrictions d'utilisation, qui ont une incidence sur la capacité disponible d'une ligne. Elles se réfèrent aux TCR ayant un impact majeur, élevé, moyen et mineur ainsi qu'à l'indisponibilité des sillons en raison, par exemple, de la maintenance. Les TCR sont nécessaires pour maintenir l'infrastructure et ses équipements en bon état et pour permettre le développement de l'infrastructure conformément aux besoins du marché (voir point 4.3 pour plus d'informations).

¹ X représente le jour d'entrée en vigueur de l'horaire de service 2025

Demandes de sillons/capacités :

La capacité pour les demandes annuelles : La capacité à coordonner à une échéance définie ou à mettre à disposition pour les demandes introduites après cette échéance.

La capacité pour les demandes dans le *rolling planning* : La capacité dédiée pour une fenêtre temporelle définie ou sillons définis, avec des délais de demande spécifiques.

La capacité pour les demandes *Ad-Hoc* : La capacité non planifiée ou capacité résiduelle pour les demandes introduites après X-2, aussi pendant l'horaire de service en cours.

La capacité pour la demande *Ad-Hoc* à court terme : La capacité non planifiée ou capacité résiduelle pour les demandes introduites moins de 30 jours avant le premier jour de circulation.

4.9.3 Implémentation

Infrabel participe à la mise en œuvre du projet au niveau national selon la ligne du temps commune reprise dans le schéma ci-dessous. Quelques aspects de l'approche TTR, en particulier certaines des composantes novatrices du processus, sont testées dans des projets pilotes et/ou via l'approche *minimum viable product* (MVP) dans le but d'évaluer le système et d'apporter d'éventuels ajustements ou améliorations au projet avant la mise en œuvre du processus TTR national (voir point 4.9.4 pour plus d'informations). La mise en œuvre du processus TTR se fera étape par étape, en tenant compte du cadre juridique en vigueur et des développements liés à l'informatique. Pour l'horaire 2025, Infrabel opte pour une mise en œuvre partielle des éléments de processus suivants avec une portée géographique limitée.



Davantage d'informations à ce sujet sont disponibles auprès du TTR Manager national au sein d'Infrabel (voir point 1.6.1).

4.9.3.1 Annonce des besoins en capacités

Le TTR prévoit que les candidats seront en mesure de communiquer leurs besoins capacitaires à Infrabel avant X-26 mois via un processus qui doit encore être défini (au plus tôt pour l'horaire de service 2025 sous forme de projet pilote). En ce qui concerne les besoins de capacités pour le trafic international de marchandises sur les corridors de fret, il est déjà possible de soumettre les besoins de capacités aux C-OSS concernés via la « *capacity needs survey* ». De plus amples informations à ce propos sont disponibles dans le *Corridor Information Document* des corridors de fret concernés.

Les déclarations des besoins de capacités sont considérées comme des indications non contraignantes dans le chef des candidats sur les besoins de capacités futurs attendus.

Si Infrabel identifie des annonces de besoins de capacités similaires, elle en discute avec les candidats concernés afin de trouver des solutions envisageables. Infrabel utilise les informations communiquées afin d'alimenter le modèle de capacités (voir point 4.9.3.2). Infrabel ne peut en aucun cas garantir que toutes les annonces explicites de besoins de capacités seront incluses dans le modèle de capacités final, et l'annonce de besoins de capacités ne peut pas non plus entraîner une quelconque priorité dans le processus d'attribution des capacités qui suit.

4.9.3.2 Modèle de capacités

Le modèle capacitaire pour l'horaire de service 2025 est basé sur la stratégie des capacités d'Infrabel (voir point 4.9.2), les besoins du marché (par exemple un nouveau plan de transport) et les restrictions temporaires de capacités (voir point 4.9.2) et sert de base pour la préparation des réserves de capacités. Afin d'atteindre cet objectif, la capacité est allouée aux différents besoins commerciaux et techniques ("attribution des capacités"). De manière générale, cela concerne :

- la capacité pour des circulations commerciales ;
- la capacité pour des restrictions temporaires de capacités.

Après évaluation des capacités déjà réservées par les restrictions temporaires de capacités, la capacité commerciale disponible est distribuée entre :

- la capacité pour les demandes annuelles dans l'horaire de service (voir point 4.9.2) ;
- la capacité non planifiée qui peut être utilisée ultérieurement pour les demandes *Ad-Hoc*.

4.9.3.3 Offre de capacités

Sur la base de la répartition des capacités, Infrabel s'attachera à définir une offre concrète de capacités à partir de X-18 afin de répondre aux nombreux besoins commerciaux différents. Les offres de capacités peuvent également inclure des capacités non planifiées.

Dans le cas de lignes transfrontalières, ces activités sont harmonisées avec le(s) gestionnaire(s) de l'infrastructure voisin(s).

Afin de permettre aux candidats de planifier et d'harmoniser leurs demandes, Infrabel publiera l'offre de capacité (en termes de bandes capacitaires/slots/catalogue de sillons) au plus tard à X-11 en ce qui concerne le scope géographique préalablement défini.

Les candidats pourront consulter un projet de l'offre de capacité avant sa publication définitive.

4.9.4 Projets-pilotes TTR

Afin de tester le nouveau processus, en particulier certaines de ses composantes novatrices, des projets-pilotes sont en cours dans plusieurs pays européens depuis l'horaire de service 2020. Le but est d'examiner dans quelle mesure le nouveau processus TTR remplit effectivement les objectifs fixés. Les projets-pilotes devraient également permettre de corriger les aspects sous-optimisés et d'apporter d'autres changements avant le déploiement effectif du projet, tout en démontrant les premiers bénéfices pour le marché.

Infrabel teste les nouveaux processus TTR dans le cadre du projet-pilote " Amsterdam - Bruxelles ". Vous trouverez plus d'informations sur ce projet-pilote dans le *Pilot Information Document* : <https://cms.rne.eu/ttr-pilots-communication-platform/paris-amsterdam-library>.

Les lignes du réseau ferroviaire d'Infrabel sur lesquelles le projet-pilote « Amsterdam-Bruxelles » est d'application sont les suivantes :

Ligne	Tronçons
L0	Brussel-Noord – Brussel-Zuid
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 Abeelstraat
L25N	Y Abeelstraat – Y. Albertbrug
L36N	Y Albertbrug – Brussel-Noord
L4	Y Luchtbal – Meer Grens

Le projet-pilote contient actuellement quatre piliers :

- Pour le segment « marchandises », les capacités sont protégées (*safeguarded capacity*). Les demandes doivent correspondre aux caractéristiques du sillon publié dans l'*European Capacity Management Tool* (ECMT). Cette information est également disponible dans le catalogue de sillons du corridor de fret *North Sea-Mediterranean*.

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

Plus de détails sur les capacités protégées sont disponibles sur <https://cms.rne.eu/ttr-pilots-communication-platform/paris-amsterdam-library> ;

- Pour l'échéancier des *New Path Requests*, une ligne du temps adaptée a été prévue pour la *draft* et la *final offer*, dans un premier temps limitée au trafic international de voyageurs sur les lignes-pilotes. Le périmètre exact sera annoncé par l'intermédiaire du *Pilot Information Document* ;
- Pour les restrictions temporaires de capacités, les processus de coordination internationale sont en cours de révision et des scénarios alternatifs sont recherchés en cas de capacité limitée ;
- Pour la visualisation de la capacité, des catalogues de sillons sont prévus pour le trafic de marchandises et le trafic voyageurs qui, avec les restrictions temporaires de capacités, sont identifiés dans la ECMT sur les lignes-pilotes. L'intention est que toutes les demandes soient basées sur ces réserves de capacités.

D'autres éléments pourront être étudiés ou lancés. Toutes les parties intéressées sont libres de se joindre à la *Pilot Core Team* (environ 6 réunions par an) ou de participer à l'*Advisory Group* (2 réunions par an).

Plus d'informations sur les projets-pilotes TTR et sur les demandes de sillons sont disponibles sur le site internet <https://rne.eu/capacity-management/ttr/>.

Les informations sur la répartition des capacités dans le modèle de capacités peuvent être trouvées via le *European Capacity Management Tool* : <https://ecmt-online.rne.eu/>.

Pour plus d'informations, vous pouvez également contacter le responsable du projet-pilote (voir point 1.6.1).

4.10 Principes d'allocation des capacités sur les RFC

Les principes d'allocation des capacités sur les corridors de fret se trouvent dans la section 4 du *Corridor Information Document*. Une description générale de ces principes se trouve également à l'annexe B.9.

5. Services et redevances

Conformément aux articles 98 à 103 de la loi-programme du 27 décembre 2021 et à l'arrêté royal du 18 octobre 2022 *fixant l'entrée en vigueur des articles 98 à 102 de la loi-programme du 27 décembre 2021*, le gouvernement belge a décidé de mettre en place pour la période du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2025 des mesures relatives au transport de fret ferroviaire organisant le transfert modal.

Ces mesures consistent en un système de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dont les principes sont décrits à l'annexe F.7 du document de référence du réseau.

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 1 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**, y compris l'accès aux voies, **aux installations de service** visées au point 2 de l'annexe 1 du Code ferroviaire et les **services** offerts dans ces installations

Infrabel offre aux candidats, le cas échéant, ces services d'une manière non discriminatoire et transparente.

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 demandes ne peuvent être rejetées que s'il existe des alternatives viables dans des conditions économiquement acceptables.

- Les **prestations complémentaires** visées au point 3 de l'annexe 1 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 1 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. Si Infrabel décide de fournir ces services, elle doit le faire de manière non discriminatoire.

Il en est de même pour les autres exploitants d'installations de service et/ou prestataires.

Comme mentionné dans l'introduction de ce document, Infrabel a à la fois un statut de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant d'installations de service. Il faut ainsi considérer Infrabel :

- comme gestionnaire de l’infrastructure, lorsqu’elle fournit des prestations minimales au sens de l’annexe 1 point 1 du Code ferroviaire (voir ce chapitre) ;
- comme exploitant d’installations de service, lorsqu’elle fournit l’accès, y compris l’accès aux voies, et les services dans les installations de service au sens de l’annexe 1 point 2 du Code ferroviaire (voir chapitre 7) et des prestations complémentaires et connexes au sens de l’annexe 1 points 3 et 4 du Code ferroviaire (voir ce chapitre pour les services complémentaires et connexes fournis en dehors d’une installation de service, voir chapitre 7 pour ceux fournis au sein d’une installation de service).

Un tableau de synthèse reprenant la répartition au sein du présent document des différents services offerts par Infrabel est disponible à l’annexe F.4.

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 voies de triage, de formation et de garage dans les installations de service et leur utilisation) ;
3. **// YourPower** : le transport et la distribution du courant de traction (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).

Conformément à l’article 7, paragraphe 1er 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 redevance d’utilisation de l’infrastructure couvre l’accès et l’utilisation de la ligne ferroviaire ou d’une section de ligne, des voies des gares et, le cas échéant, des voies de triage, de formation et de garage. Cette redevance couvre également, le cas échéant, l’utilisation du système d’alimentation électrique pour le courant de traction. Les autres prestations mentionnées au point 5.1.1 sont liées à des redevances séparées.



Les conditions spécifiques d’utilisation 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 (voir points 3.3.2 et 3.3.3), ou le protocole local d’autre part (voir point 7.3.1.4). Les conditions de facturation sont prévues dans le contrat d’utilisation ou le contrat de réservation des capacités.

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://infrabel.be/fr/industries>.

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

5.1.3 Délais de traitement des demandes d'accès aux services fournis par Infrabel

En ce qui concerne l'allocation des capacités de l'infrastructure ferroviaire () les *New Path Requests* sont traités conformément à l'article 33 paragraphe 1^{er} du Code ferroviaire et en suivant le calendrier établi par *RailNetEurope* (voir point 4.5.1 du présent document). Pour les *Late Path Requests* et les *Ad-Hoc Requests*, les délais de traitement correspondent aux délais définis à l'article 36 du Code ferroviaire (voir respectivement le point 4.5.2 et le point 4.5.3 du présent document).

Les délais de traitement des demandes d'accès aux installations de service () sont établis conformément à l'article 9 du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 *concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire* et à la [décision D-2021-04-S](#) du Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National. Ils sont repris au point 7.3.4.6 du présent document.

Les délais de traitement des demandes d'accès aux prestations complémentaires et connexes (,  [Approvisionnement en courant de traction et autres services de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction] et ) sont établis conformément au règlement et à la décision précités et sont appliqués comme suit :

- Infrabel envoie un accusé de réception dans les 5 jours ouvrables qui courent à partir du premier jour ouvrable suivant la demande, en indiquant si la demande est complète ou incomplète. Si la demande est incomplète, Infrabel demande de fournir les informations manquantes, dans un délai raisonnable qu'elle indique dans l'accusé de réception. À défaut d'obtenir les informations en temps voulu, elle peut rejeter la demande ;
- Le délai endéans lequel Infrabel est tenue de répondre à la demande d'accès est de 30 jours civils, qui courent à partir du premier jour ouvrable suivant l'accusé de réception indiquant que la demande est complète.

5.2 Principes applicables aux redevances

5.2.1 Principes généraux

L'utilisation du réseau ferré belge donne lieu à la perception de redevances par Infrabel. Les principes de ces redevances 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*.

En droit belge, le cadre légal pour ces redevances est prévu par le Code ferroviaire ainsi que par 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 cadre légal impose entre autres que la tarification pour les prestations minimales, ainsi que pour l'accès par le réseau aux installations de service, soit basée sur le principe des coûts directs, éventuellement complétés par des majorations. Aussi, la rétribution imposée pour l'accès aux voies dans les installations de service et la fourniture de services dans ces installations, ne doit pas dépasser le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable. Ce principe est également d'application lorsque les prestations complémentaires et les prestations connexes ne sont proposées que par un seul fournisseur.

5.2.2 Principes liés à la redevance d'utilisation de l'infrastructure

La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire couvre l'accès à une (section de) ligne ferroviaire et son utilisation, l'accès aux voies des gares et leur utilisation, l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction et l'accès aux voies de triage, de formation et de garage, ainsi que leur utilisation.



* L'approvisionnement en courant de traction et les autres services de transport et de distribution ne font pas partie de la redevance d'utilisation de l'infrastructure mais font aussi partie du service *Your Power*. Ils sont considérés comme des prestations complémentaires (voir point 5.4).

Les principes clefs de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire 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.

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 précité.

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 actuellement en cas d'infrastructure saturée.

5.3 Prestations minimales et redevances

5.3.1 Introduction

Comme indiqué ci-avant, seul le gestionnaire de l'infrastructure fournit les prestations minimales. Celles-ci sont incluses dans les services **/// YourMoves** (sillons, voir détails au 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.

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 et en respectant les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires. Par conséquent, Infrabel a identifié six segments de marché, à savoir :

- les services de transport de voyageurs répondant à une Obligation de Service Public (HkvOsp) ;
- les services de transport de voyageurs à caractère commercial (HkvNOsp) ;
- les services de transport de voyageurs aptes à la grande vitesse qui sont exploités de manière commerciale (Hst) ;
- les services de transport de marchandises (Hkm) ;
- les autres trains (HkvOther/HkmOther) : organismes notifiés, trains techniques, trains de personnel, trains de dégivrage, trains organisés pour le transfert de matériel entre des installations ;
- les associations touristiques (HkvAt/HkmAt).

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

Le tableau ci-après présente par type de trafic les paramètres applicables le cas échéant.

PAC - PAV	Type de trafic	Paramètres		
		Coût direct ligne	Coût direct caténaire	Majoration Ramsey-Boiteux
PAC	Transports voyageurs (HkvOsp, HkvNOsp, Hst)	X	X	X
	Transports marchandises (Hkm)	X	X	
	Autres trains (HkvOther/HkmOther)	X	X	
	Associations touristiques (HkvAt/HkmAt)			
PAV	Transports voyageurs (HkvOsp, HkvNOsp, Hst)	X	X	
	Transports marchandises (Hkm)	X	X	
	Autres trains (HkvOther/HkmOther)	X	X	
	Associations touristiques (HkvAt/HkmAt)			

Avec PAC = parcours à charge et PAV = parcours à vide (voir explications dans le RDEI 441 – *Les trains*). Le coût direct caténaire s'applique uniquement aux trains-kilomètres effectifs des trains ayant recours à l'énergie de traction. Pour les associations touristiques, il est nécessaire de se référer au point 5.3.4.1 Associations touristiques.

5.3.2 Coût direct ligne et majoration Ramsey-Boiteux

5.3.2.1 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 (voir point 5.3.4.2).

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.

5.3.2.2 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 segments voyageurs (HkvNOsp, HkvOsp et Hst).

Les autres segments de marché (Hkm, HkvOther/HkmOther, HkvAt/HkmAt) 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 week-end nuit : le samedi, le dimanche et les jours fériés, de 19h à 5h59 inclus ;
- de week-end 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 ;

- de pointe JNM : en semaine, de 6h à 8h59 inclus et de 15h à 18h59 inclus pour tout train circulant sur une des six lignes de la jonction Nord-Midi². La période de pointe JNM ne s'applique qu'au tronçon de la jonction Nord-Midi.

La période de week-end 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 (HkvOsp, HkvNOsp 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.

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

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

Avec :

- μ_{rbjlm_i} : 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.

5.3.3 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 ayant recours à l'énergie de traction.

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 (voir point 5.3.4.2).

Son calcul est basé sur la formule suivante :

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

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.

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

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, point 1.5).

5.3.4 Cas Spécifiques

5.3.4.1 Associations touristiques

En vertu des principes de l'arrêté royal du 8 mai 2014 *déterminant les exigences relatives à la circulation de véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique sur le réseau ferroviaire national*, les associations touristiques paient une redevance fixe, non indexée.

$$T = t * l_i$$

Avec :

- t : le 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 prix unitaire applicable aux trains touristiques est présenté à l'annexe F.2.

5.3.4.2 Essais sur une infrastructure hors service commercial

Les parcours d'essai réalisés sur une infrastructure hors service commercial conformément aux articles 8, 179/6 et 179/12 du Code ferroviaire (voir point 3.4.5) 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 :

$$\text{Prix pour l'utilisation d'une LGV} = X \text{ euro par km par } 1/2 \text{ h}$$

$$\text{Prix pour l'utilisation d'une ligne conventionnelle} = X \text{ euro par km par } 1/2 \text{ h}$$

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.

5.4 Prestations complémentaires et redevances

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 dans la loi belge de la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 *concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE*, les candidats peuvent également choisir leur propre fournisseur d'énergie (voir annexe F.5). Les dispositions légales concernant le marché de l'électricité se trouvent 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*.

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.

Tout candidat souhaitant se fournir en courant de traction auprès d’Infrabel doit en faire la demande par e-mail à l’account management (I-CBE.41, voir coordonnées au point 1.6.1 du présent document).

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.

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, le prix unitaire et les modalités de facturation sont décrites dans l’annexe F.3.

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 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 auprès des candidats qui ont recours au courant de traction, qu’ils s’approvisionnent en électricité de traction auprès du gestionnaire d’infrastructure ou d’un fournisseur tiers (voir point 5.4.1 et annexe F.5).

Les autres services de transport et de distribution pour l’approvisionnement en courant de traction 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.

Tout candidat visant à recourir au courant de traction est amené à souscrire simultanément aux autres services de transport et de distribution. Pour ce faire, il doit en faire la demande par e-mail à l’account management (I-CBE.41, voir coordonnées au point 1.6.1 du présent document).

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

5.4.3 Services pour transports exceptionnels

Toute circulation ferroviaire en vue d'un transport exceptionnel (voir définition au point 3.4.3) doit faire l'objet d'une étude préalable en vue de son autorisation aux conditions qu'elle détermine, à l'exception du transport combiné.

En conséquence, le candidat qui souhaite organiser un tel transport exceptionnel introduit sa demande auprès d'Infrabel (bureau I-CBE.144 *Exceptional transports*, voir point 1.6.1) à l'aide de la fiche IRS 50502 disponible sur le site <https://www.uic.org/>.

De plus amples informations concernant la procédure de demande de transport exceptionnel sont disponibles à l'annexe F.3 et sur le *Business Corner*.

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.

5.4.4 Autres prestations complémentaires

Infrabel n'offre pas d'autres prestations complémentaires que celles citées aux points 5.4.1 à 5.4.3 ci-avant.

5.5 Prestations connexes et redevances

5.5.1 Accès au réseau de télécommunications

Afin de protéger ses fonctions prioritaires de sécurité et de trafic, Infrabel ne permet pas aux candidats d'accéder au réseau GSM-R pour d'autres applications.

5.5.2 Fourniture d'informations complémentaires

Outre les informations nécessaires à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées, Infrabel fournit des informations complémentaires aux candidats à titre gracieux notamment sur son *Business Corner*. Si un candidat souhaite obtenir des informations complémentaires qui ne figurent pas dans les sets de données mis à la disposition de tous par Infrabel, il peut en faire la demande auprès d'Infrabel qui en étudiera la faisabilité. S'il s'avère qu'il est possible de fournir ces données, ce service sera alors facturé conformément à l'article 51 du Code ferroviaire.

5.5.3 Contrôle technique du matériel roulant

Infrabel est chargée du contrôle technique du matériel roulant n'utilisant pas de sillons, 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 les tâches critiques de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé*. A cette fin, elle rend une attestation de contrôle technique. Les coordonnées du bureau responsable se retrouvent au point 1.6.1.

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.9) 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.

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.

Infrabel n'offre pas de service de visite du matériel roulant.

5.5.4 Services de billetterie dans les gares de voyageurs

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

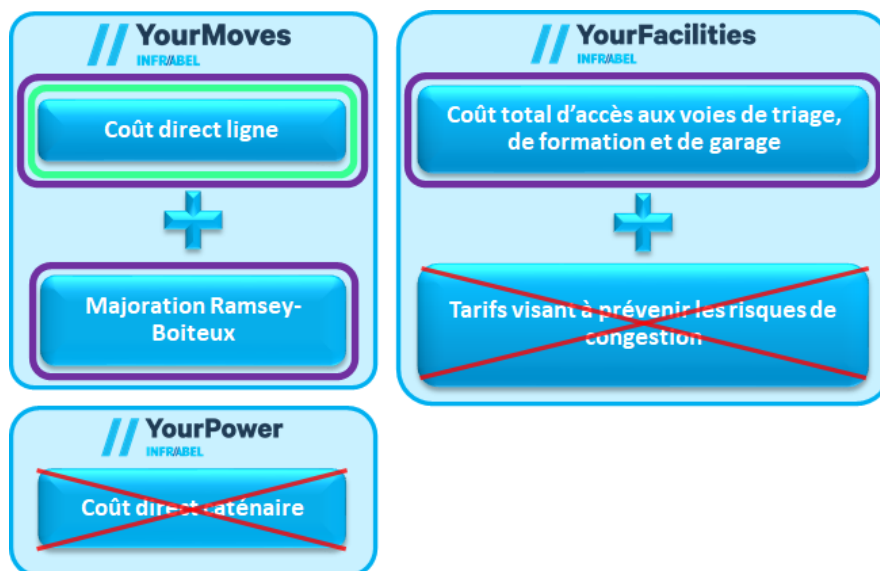
5.5.5 Services de maintenance lourde

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.

Au sujet de la maintenance des véhicules, les candidats sont invités à prendre contact avec les « Entités en charge de la maintenance de véhicules ferroviaires » (ECM) (voir annexe F.5).

5.6 Pénalités et incitants financiers

Les différentes composantes de la redevance d'utilisation de l'infrastructure peuvent être facturées en tout ou en partie en cas de modification, adaptation, annulation ou non-utilisation des capacités attribuées sur le réseau ferroviaire d'Infrabel, selon les principes suivants :



☐ **Parcours à charge (PAC) :** Les règles relatives à la capacité modifiée, annulée ou non-utilisée **sont appliquées** : % de la redevance

☐ **Parcours à vide (PAV) :** Les règles relatives à la capacité modifiée, annulée ou non-utilisée **sont appliquées** : % de la redevance

Les principes généraux sont décrits aux points 5.6.1 à 5.6.4 ci-dessous, et des illustrations de ces principes sont reprises à l'annexe F.6.

5.6.1 Pénalités pour les modifications de sillons par le candidat

Sur une infrastructure disponible, toute demande de modification introduite par le candidat concernant une demande en cours de traitement ou une capacité déjà attribuée (voir point 4.8.1.1) est traitée comme une nouvelle demande.

Pour les parties supprimées de la dernière version de la capacité attribuée à la demande du candidat, la redevance est due à concurrence du pourcentage dépendant du moment de la modification de la capacité (voir point 5.6.4).

Pour les parties non modifiées de la dernière version de la capacité attribuée à la demande du candidat, la redevance est due dans sa totalité.

5.6.2 Pénalités pour les adaptations de sillons par le gestionnaire de l'infrastructure

En cas de perturbations sur le réseau et afin de permettre une circulation la plus optimale possible, le gestionnaire de l'infrastructure peut prendre l'initiative de modifier la capacité attribuée (voir point 6.3.3.1). Dans ce cas, la redevance due est celle correspondant à la dernière version de la capacité attribuée à la demande du candidat, peu importe si le parcours réellement effectué est plus cher ou moins cher que la dernière version de la capacité attribuée à la demande du candidat.

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

5.6.3 Pénalités suite à la non-utilisation par le candidat

Les pénalités décrites ci-après n'affectent que les capacités n'ayant fait l'objet d'aucune demande d'annulation de la part du candidat.

5.6.3.1 Infrastructure disponible

Si la capacité n'est pas utilisée - en tout ou en partie -, la redevance est due intégralement étant donné que la non-utilisation n'est pas liée à une indisponibilité de l'infrastructure.

5.6.3.2 Infrastructure indisponible

Si la capacité n'est utilisée qu'en partie à cause d'une indisponibilité de l'infrastructure concernée due à 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 à cause d'une indisponibilité de l'infrastructure concernée due à une cause externe au candidat, la redevance n'est alors pas due pour la capacité en question.

5.6.4 Pénalités pour l'annulation des sillons par le candidat

Les pénalités décrites ci-après affectent les capacités ayant fait l'objet d'une demande d'annulation de la part du candidat.

5.6.4.1 Infrastructure disponible

Tout détenteur de capacité peut renoncer à l'utilisation de tout ou partie des capacités attribuées. La date de prise en compte de la renonciation est celle de l'envoi par le candidat. En cas de litige sur la date d'envoi, le candidat devra fournir la preuve attestant la date et l'heure d'envoi de sa demande (aussi bien pour la renonciation introduite via les applications informatiques que via courrier électronique en cas d'indisponibilité des applications). Dans ce cas, la redevance est due selon le pourcentage dépendant du moment de l'annulation :

Délais d'annulation*	Pourcentage de la redevance à facturer
Annulation après le départ planifié	100%
Annulation moins de 24 h avant le départ planifié	75%
Annulation entre 24 h et 4 jours calendrier avant le départ planifié	40%
Annulation entre 5 jours calendrier et 30 jours calendrier avant le départ planifié	25%
Annulation entre 31 jours calendrier et 60 jours calendrier avant le départ planifié	15%
Annulation plus de 60 jours calendrier avant le départ planifié	0%

* Au-delà de 24h en amont de la circulation prévue, les délais d'annulation se calculent en jour calendrier par rapport à la circulation prévue et non plus en heures.

5.6.4.2 Infrastructure indisponible

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 concernée.

5.6.5 Incitants/réductions

Infrabel ne prévoit aucun incitant financier, y compris pour l'équipement du matériel en ERTMS, pour l'adaptation du matériel visant à limiter les nuisances ou pour les accords-cadres.

5.7 Système d'amélioration des performances

5.7.1 Principes généraux et objectifs

L'article 23 du Code ferroviaire prévoit qu'un système d'amélioration des performances doit être mis en place par le gestionnaire de l'infrastructure 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.

Le système d'amélioration des performances est basé sur un modèle bilatéral entre le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire (cf. annexe B.5).

Les communications relatives au système d'amélioration des performances ont lieu dans le cadre d'une plateforme dédiée à ce sujet.

5.7.2 Suivi des performances

Le système d'amélioration des performances compare individuellement pour chaque acteur le nombre de minutes de retard pondéré avec l'objectif défini pour l'exercice en cours. La description détaillée des éléments composant ce ratio ainsi que les critères permettant d'établir l'objectif pour l'année en cours sont repris dans les points 1 et 2 de l'annexe B.5.

5.7.3 Modèle financier

Le modèle financier sur lequel repose le système d'amélioration des performances et les formules qui le composent sont détaillés aux points 3 à 5 de l'annexe B.5.

5.7.4 Système de règlement des litiges

Si une entreprise ferroviaire s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne le système d'amélioration des performances, elle peut introduire un recours administratif auprès de l'organe de contrôle tel que prévu dans le Code ferroviaire (voir point 1.3.3.1 du présent document).

5.8 Adaptations de la redevance d'utilisation

Conformément à 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* et sans préjudice de la méthode d'indexation annuelle des prix unitaires (voir annexes F.2 et F.3), les modifications des règles de calcul, de la valeur des coefficients et des prix unitaires doivent être adoptées au plus tard quatre mois avant la date limite d'introduction des *New Path Requests* (voir point 4.5.1) et le document de référence du réseau doit également être adapté en conséquence. C'est pourquoi ces modifications ne seront d'application que pour l'horaire de service qui suit celui au cours duquel elles ont été adoptées.

Toutefois, ces modifications peuvent être applicables avant le délai précité si elles respectent les conditions cumulatives ci-après :

- constituer une diminution du niveau de la redevance ;
- faire l'objet de la consultation visée à l'article 20 du Code ferroviaire ;
- être publiées au moins trois mois avant leur application.

En outre, selon l'arrêté royal précité, 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.

5.9 Modalités de perception de la redevance d'utilisation

5.9.1 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 et du candidat non-entreprise ferroviaire prévue dans le contrat de réservation des capacités, sur la base de l'article 9, alinéa 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*. 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.2.1) ou du contrat de réservation des capacités (annexe B.3.1).

5.9.2 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.

Les candidats peuvent consulter les informations sur les sillons leur étant facturés sur l'application *Rob In* du *Business Corner*.

Des questions ou des remarques concernant la facturation de la redevance d'utilisation peuvent être adressées au bureau responsable (voir coordonnées au point 1.6.1).

La méthode de facturation des autres redevances est décrite le cas échéant dans le contrat d'utilisation (annexe B.2.1) ou le contrat de réservation des capacités (annexe B.3.1).

5.9.3 CIS - Système d'information international sur les redevances

Il est à noter que *RailNetEurope* a développé le CIS (*Charging Information System* - <https://cis.rne.eu/>), qui 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. 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.

5.10 Diabolo – redevance passager – contribution des entreprises ferroviaires

5.10.1 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, paragraphe 1^{er} 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, paragraphe 4, de la loi du 30 avril 2007. L'arrêté royal du 15 janvier 2023 *portant fixation du montant de la redevance passager Diabolo*, en vigueur depuis le 1^{er} février



2023, prévoit que le montant de la redevance passager visée à l'article 12 paragraphe 2 de la loi est fixé à 5,8403 EUR (exprimé en valeur 2022), 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.

5.10.2 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, paragraphe 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 est tenue de communiquer au gestionnaire de l'infrastructure, au plus tard le 1^{er} juin de l'année pour laquelle la contribution est due, le chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par celle-ci sur le transport intérieur de voyageurs sur cette infrastructure ferroviaire au cours de l'année calendrier précédente, ainsi que les éléments en permettant le contrôle.
2. Sur 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.

6. Gestion opérationnelle

6.1 Introduction

Ce chapitre traite des règles et des mesures applicables pour une gestion optimale du trafic ferroviaire.

6.2 Règles opérationnelles

6.2.1 Règles générales

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 de la Réglementation et Documentation pour l'Exploitation de l'Infrastructure (RDEI), établie par le gestionnaire de l'infrastructure. Ces documents sont consultables par les candidats sur le *Business Corner*.

6.2.2 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.7 donne un aperçu des postes de signalisation unilingues et bilingues, ainsi que des situations particulières.

Toutefois, sur un tronçon entre les frontières et les gares situées à proximité des frontières et désignées pour servir à des opérations transfrontalières où soit le français, soit le néerlandais est la seule langue opérationnelle, une entreprise ferroviaire peut demander une dérogation à Infrabel pour un ou plusieurs de ses conducteur(s), dès lors qu'elle propose des mesures pour compenser l'insuffisance de compétence linguistique du ou des conducteur(s) par rapport au niveau B1.

Pour obtenir cette dérogation, l'entreprise ferroviaire démontre, sur la base d'une analyse de risque appliquant le principe GAME (Globalement Au Moins Equivalent) que les mesures compensatoires sont suffisantes pour garantir un niveau de sécurité équivalent.

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

Si lors d'un contrôle, Infrabel constate qu'un conducteur de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire de la dérogation ne respecte pas les mesures compensatoires imposées pour combler l'insuffisance linguistique, Infrabel se réserve le droit de suspendre la dérogation octroyée le temps nécessaire à l'entreprise ferroviaire pour prendre les mesures correctives.

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

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

6.3 Mesures opérationnelles

6.3.1 Principes

Les mesures opérationnelles appliquées par Infrabel sont constituées de trois axes :

- La surveillance de l'exécution du planning des trains

La coordination du trafic ferroviaire en temps réel entraîne, outre la surveillance de l'exécution du planning des trains, la recherche d'adaptations nécessaires à ce planning.

- Les actions en cas d'accidents ou incidents

La coordination du trafic ferroviaire en temps réel implique également :

- de détecter à temps les accidents, les incidents et les événements perturbateurs pouvant provoquer des dérogations au service prévu (dans ou à proximité des voies) ;
- de prévoir les conséquences de chaque accident, incident ou événement perturbateur ;
- d'adapter éventuellement le service des trains en concertation avec les candidats en fonction des conséquences prévisibles.

- La gestion des communications

La coordination du trafic ferroviaire en temps réel implique aussi l'échange d'informations entre les services opérationnels concernés (gestionnaire de l'infrastructure et candidats).

6.3.2 Règlementation d'exploitation

Les mesures opérationnelles sont reprises dans les différents livres du RDEI, établi par le gestionnaire de l'infrastructure.

6.3.3 Perturbations

6.3.3.1 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). Après cette notification, les adaptations des sillons *Ad-Hoc* doivent être demandées via *Book In*.

Le gestionnaire de l'infrastructure communique aux candidats, à intervalles réguliers, les informations utiles au sujet de l'évolution de l'incident et l'impact sur la capacité suite à cet incident.

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 dernière version de la capacité attribuée à la demande du candidat 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.

Les principes liés à la tarification de la redevance d'utilisation dans le cas de perturbations sont décrits au point 5.6 du présent document.

6.3.3.2 Gestion internationale de crise

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, Infrabel tiendra compte du *International Contingency Management (ICM) Handbook* lors de la collaboration avec les autres gestionnaires de l'infrastructure.

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 la section 4 du *Corridor Information Document* (voir point 1.7.1 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 l'*Incident Management Tool* de TIS (voir point 6.4) pour informer les gestionnaires de l'infrastructure des pays voisins et les gestionnaires de l'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 *Central Dispatch*. Dans une phase ultérieure, les modifications seront publiées dans un bulletin « service des trains ».

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 *Central Dispatch* 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 :

https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/ICM_Handbook.pdf.

Ce manuel décrit les normes et procédures qui doivent permettre malgré une perturbation internationale la poursuite des flux de trafic de la manière la plus efficace, orientée vers le client et au niveau le plus élevé possible 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 de répartition des capacités.

6.3.3.3 Intervention en cas de perturbations ou d'incidents

Conformément au contrat d'utilisation de l'infrastructure, si suite à un incident causé par l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure doit intervenir -ou faire appel à un tiers- pour rétablir la circulation, les frais afférents sont intégralement mis à la charge de l'entreprise ferroviaire.

Notamment, 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 *Central Dispatch* peut solliciter l'intervention d'une équipe spécialisée appartenant à ces firmes et disposant du matériel adapté.

6.4 Outils d'information et de suivi des trains

Infrabel assure le contrôle du trafic ferroviaire principalement grâce à deux systèmes : le *Traffic Management System* (TMS) et l'EBP (Poste de commande électronique). Via le TMS, le gestionnaire de l'infrastructure est constamment informé de la position des trains. L'EBP est relié au TMS et sert à contrôler les installations et les signaux ferroviaires.

Les candidats et les autres gestionnaires de l'infrastructure ont la possibilité d'utiliser le système *Track In* pour suivre leurs trains/ leur matériel de traction. Ils peuvent ainsi prendre des mesures en cas de retard important.

Pour la gestion internationale des trains, *RailNetEurope* a développé le *Train Information System* (TIS). Le 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 à partir 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.

Tous les candidats et les exploitants d'installations de service peuvent également avoir accès à TIS moyennant la signature du *TIS User Agreement* auprès de *RailNetEurope*. Par la signature de cet accord, l'utilisateur du TIS accepte que *RailNetEurope* partage les informations relatives aux trains avec les autres utilisateurs TIS coopérants. L'utilisateur TIS a accès aux données relatives à ses propres trains et à celles concernant les trains des autres utilisateurs TIS s'ils sont concernés par le même trajet ferroviaire (cela consiste en un échange de données standard).

L'accès à TIS est gratuit. Un compte utilisateur peut être demandé via le support RNE TIS : support.tis@rne.eu. Davantage d'informations sont disponibles à l'adresse suivante : <https://tis.rne.eu/>.

7. Installations de service

7.1 Introduction

L'accès, y compris aux voies, aux installations de service visées au point 2 de l'annexe 1 du Code ferroviaire et les services fournis dans ces installations sont réglementés par la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil transposée dans le Code ferroviaire et par le règlement d'exécution (EU) 2017/2177 de la Commission.

Ce chapitre est consacré aux installations de service et aux services qui y sont fournis. Sont visées tant les installations de services gérées par Infrabel en tant qu'exploitant d'installations de service, que celles reliées au réseau d'Infrabel et gérées par d'autres exploitants.

7.2 Aperçu des installations de service

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) :
https://www.infrabel.be/sites/default/files/wysiwyg-files/modele_commun_applicable_aux_installations_des_services.docx
- Gemeenschappelijke template voor dienstvoorzieningen (NL) :
https://www.infrabel.be/sites/default/files/wysiwyg-files/gemeenschappelijke_template_voor_dienstvoorzieningen.docx
- Common template for service facility information (ENG) :
https://www.infrabel.be/sites/default/files/wysiwyg-files/common_template_for_service_facility_information.docx

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.

Conformément à la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ainsi qu'au Code ferroviaire, les installations suivantes sont considérées comme des installations de service :

- les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie ;
- les terminaux de marchandises ;
- les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre ;
- les voies de garage ;
- les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques ;
- les autres infrastructures techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage ;
- les infrastructures portuaires maritimes et intérieures liées à des activités ferroviaires ;
- les infrastructures d'assistance ;
- les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.

Dans ces installations de service, les exploitants peuvent fournir trois types de prestations :

- des services offerts au sens du point 2 de l'annexe 1 du Code ferroviaire ;
- des prestations complémentaires (voir point 3 de l'annexe 1 du Code ferroviaire) ;
- des prestations connexes (voir point 4 de l'annexe 1 du Code ferroviaire).

L'annexe E.2 donne un aperçu des installations de service exploitées ou bien par Infrabel, ou bien par des tiers. Elle reprend pour chacune de ces installations : le type d'installation, le nom de l'exploitant, la ou les ligne(s) du réseau ferroviaire à laquelle/auxquelles elle est connectée, sa situation ou non dans un port maritime ou intérieur, son lien ou non avec un corridor de fret, son statut, le protocole local d'Infrabel dans lequel elle apparaît le cas échéant et le lien vers le site internet sur lequel les informations détaillées sont à retrouver.

La suite de ce chapitre détaille les installations de service exploitées par Infrabel.

7.3 Installations de service exploitées par Infrabel

7.3.1 Dispositions communes

7.3.1.1 Informations générales

Le point 7.3.1 liste les dispositions qui sont applicables à l'ensemble des installations de service exploitées par Infrabel.

7.3.1.2 Services

En tant qu'exploitant d'installations de service, Infrabel exploite de nombreuses installations de services dont principalement des faisceaux de triage, de formation et de garage (voir point 7.3.4 pour les conditions particulières applicables à ces faisceaux).

Néanmoins, Infrabel ne met pas de personnel à disposition pour la formation, le triage des trains ainsi que pour le garage du matériel roulant. Infrabel réalise en revanche certaines opérations depuis ses postes de signalisation (gestion des voies dans les faisceaux, commande des freins de voie, ...). De plus amples informations sur les tâches effectuées par Infrabel depuis ses postes de signalisation sont à retrouver dans la première partie des protocoles locaux (voir point 7.3.1.4).

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.

7.3.1.3 Redevances

En tant qu'exploitant d'installations de service, Infrabel exploite différents faisceaux de triage, de formation et de garage (voir points 7.3.4 et 7.3.5). L'accès aux voies de ces installations de service et leur utilisation sont couverts par la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Les principes généraux sont donc soumis aux dispositions décrites aux points 5.2, 5.6, 5.8 et 5.9 du présent document.

L'accès aux voies dans les installations de service et les services fournis dans les installations sont facturés sur la base d'un coût total majoré d'un bénéfice raisonnable. Les redevances d'accès aux voies dans les installations de service ainsi que les redevances liées à la fourniture de services dans les installations s'appliquent par type de trafic sur la base du tableau ci-après. Les détails sont décrits respectivement aux points 7.3.1.3.1 et 7.3.1.3.2.

PAC - PAV	Type de trafic	Paramètres	
		Coût total d'accès aux voies dans les installations de service	Coût total services fournis dans les installations de service
PAC	Transports voyageurs (HkvOsp, HkvNOsp, Hst)	X	X
	Transports marchandises (Hkm)	X	X
	Autres trains (HkvOther/HkmOther)	X	X
	Associations touristiques (HkvAt/HkmAt)		
PAV	Transports voyageurs (HkvOsp, HkvNOsp, Hst)		X
	Transports marchandises (Hkm)		X
	Autres trains (HkvOther/HkmOther)		X
	Associations touristiques (HkvAt/HkmAt)		

Avec PAC = parcours à charge et PAV = parcours à vide (voir explications dans le RDEI 441 – *Les trains*).

7.3.1.3.1 Coût total d'accès aux voies dans les installations de service

La rétribution appliquée pour l'accès aux voies dans les installations de service ne dépasse pas le coût de cette prestation majoré d'un bénéfice raisonnable, conformément à l'article 51 du Code ferroviaire.

La redevance relative à l'accès aux voies dans les 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 voies dans les installations de service donne lieu à une redevance qui se calcule comme suit :

$$CT_INSTALLATION = \sum_n ct_installation_n$$

Avec :

- *ct_installation*: le coût total unitaire pour une entrée dans une installation de service 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 facturables ainsi que le coefficient du coût total unitaire sont disponibles à l'annexe F.2.

7.3.1.3.2 Coût total services fournis dans les installations de service

La rétribution appliquée pour la fourniture de services dans les installations de service ne dépasse pas le coût de cette prestation majoré d'un bénéfice raisonnable, conformément à l'article 51 du Code ferroviaire.

Actuellement, Infrabel n'applique pas de telle rétribution.

7.3.1.4 Conditions d'accès

Toute entreprise ferroviaire voulant utiliser l'infrastructure ferroviaire locale (installations de service) doit - en plus de remplir les conditions d'accès à l'infrastructure exposées aux points 3.2.3 à 3.2.5 et en plus d'avoir conclu un contrat d'utilisation de l'infrastructure (voir point 3.3.2) - avoir conclu préalablement un protocole local avec Infrabel (responsable de l'*Area I-TO*, voir coordonnées à l'annexe D.9), définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie, 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 le terrain. En signant le protocole, l'entreprise ferroviaire s'engage à respecter les conditions d'utilisation de cette (ces) installation(s).

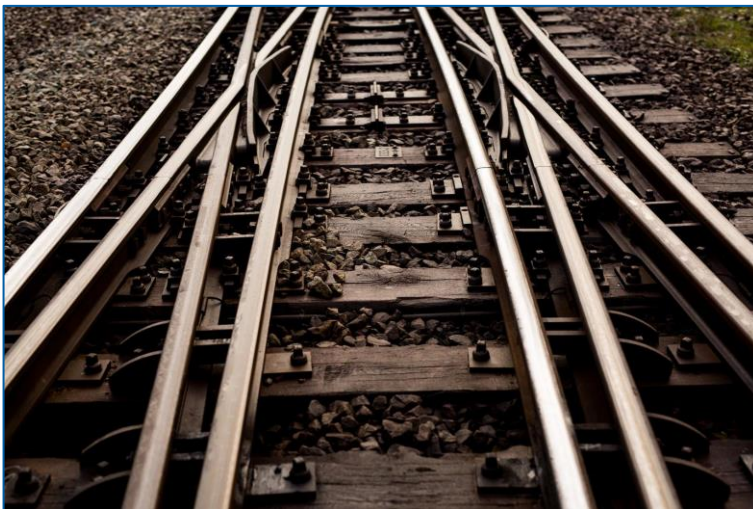
Une entreprise ferroviaire ne peut pas circuler avec du matériel de traction, avec ou sans véhicules, sur le réseau belge sans un sillon attribué par le gestionnaire de l'infrastructure à elle-même ou à un candidat non-entreprise ferroviaire dont elle serait l'entreprise ferroviaire désignée.

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 les tâches critiques de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de 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 immédiatement retirer l'utilisation de la capacité 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 coordonnées des *Areas I-TO* se trouvent à l'annexe D.9 et à l'annexe D.12 et la carte du réseau reprenant la délimitation des *Areas I-TO* se trouve à l'annexe C.1.

7.3.2 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 capacités. L'annexe D.4 présente les gares équipées de quais voyageurs. La longueur de ces quais est également reprise dans cette liste.

7.3.3 Terminaux de marchandises

Infrabel n'exploite pas de terminaux de marchandises.

7.3.4 Faisceaux de triage et de formation

7.3.4.1 Informations générales

Infrabel exploite différents faisceaux pour la formation ou pour le triage des trains ainsi que pour le garage du matériel roulant. La liste des faisceaux exploités par Infrabel se retrouve à l'annexe E.2 de ce document.

Pour le cas spécifique de l'installation de triage d'Anvers-Nord, les principes applicables sont exposés à l'annexe E.4.

7.3.4.2 Services

Les services offerts dans les faisceaux de triage, de garage et de formation sont décrits au point 7.3.1.2.

7.3.4.3 Description de l'installation de service

La description des faisceaux exploités par Infrabel - y compris leur équipement technique - se retrouve à l'annexe F.1 de ce document. L'annexe D.7 indique les heures d'ouverture de ces faisceaux.

Le protocole local du faisceau indique quant à lui les modalités pratiques relatives à son utilisation opérationnelle (voir point 7.3.1.4).

Concernant les installations fixes d'alimentation 3kV mises à disposition dans les faisceaux afin de permettre aux voitures d'être préchauffées, préclimatisées ou maintenues à température positive durant les périodes de gel, ces dernières, 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 à 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.

7.3.4.4 Tarifs visant à prévenir les risques de congestion

Aucune redevance n'est actuellement prévue pour la réservation ni l'occupation des voies de faisceaux.

En revanche, des tarifs visant à prévenir le risque de congestion des voies opérationnelles (VOS) dans les faisceaux les plus fréquentés en incitant les entreprises ferroviaires à optimiser leur utilisation desdits faisceaux, sont prévus. Ces tarifs sont détaillés aux points 7.3.4.4.1 à 7.3.4.4.6 ci-après.

7.3.4.4.1 Champ d'application

Pour tout faisceau dans lequel aucune voie réservable (VRS) n'est mise à disposition et étant doté d'équipements permettant d'enregistrer automatiquement les mouvements (entrées/sorties) réalisés sur ses voies opérationnelles et d'un système permettant d'associer à ces mouvements l'entreprise ayant occupé la voie opérationnelle, dès lors que le taux d'occupation des voies opérationnelles du faisceau atteint un seuil minimum de 60% pendant au moins 4 mois sur une année de référence - conformément à la méthode de calcul décrite dans l'annexe F.2 -, il apparaît que des problèmes peuvent y survenir sur le plan opérationnel avec un risque croissant de congestion de ce faisceau. Afin de prévenir tout risque de congestion dans ces faisceaux, Infrabel y applique des tarifs d'utilisation basés sur le temps d'occupation de la voie opérationnelle, qui acquiert dès lors le statut de voie haute densité (VHDS).

La liste de l'ensemble des faisceaux équipés des systèmes d'enregistrement précités est reprise à l'annexe F.2, avec indication de leurs taux d'occupation mensuels les plus élevés constatés sur une période minimale de 4 mois lors de l'année de référence. La liste des faisceaux et des voies haute densité pour lesquels ces tarifs sont applicables se retrouve à la même annexe.

Les tarifs visant à prévenir les risques de congestion - faisant partie des rétributions pour l'accès aux voies dans les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2 du Code ferroviaire, et la fourniture de services dans ces installations - ne dépassent pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable, conformément à l'article 51 du Code ferroviaire.

Les tarifs visant à prévenir les risques de congestion s'appliquent à tout type de trafic (parcours à charge/parcours à vide) et ce pour l'ensemble des segments de marché - à l'exclusion des associations touristiques.

7.3.4.4.2 Formule

Les tarifs visant à prévenir les risques de congestion pour les voies haute densité concernées se calculent individuellement pour chaque voie haute densité et tiennent compte de l'ensemble des heures d'occupation pour calculer la redevance due. Ces tarifs se calculent mensuellement pour l'ensemble des occupations ayant pris fin au cours du mois en question sur la base de la formule suivante :

$$\text{Tarif mensuel} = \sum_{\substack{lm \\ D_{lm} \leq DS_l}} (D_{lm} * TM_l) + \sum_{\substack{lm \\ DP_CT_l \geq D_{lm} > DS_l}} (D_{lm} * TP_CT_l) + \sum_{\substack{lm \\ D_{lm} > DP_CT_l}} (D_{lm} * TP_LT_l)$$

Où :

- D_{lm} : durée de l'occupation réelle « m » de la VHDS « l » en heures ;
- DS_l : durée d'occupation standard de la VHDS « l » en heure pour effectuer les manœuvres ;
- DP_CT_l : durée d'occupation standard de la VHDS « l » en heure liée à une occupation de parking court terme ;
- TM_l : taux horaire de la VHDS « l » pour les activités de manœuvre exprimé en €/h ;
- TP_CT_l : taux horaire de la VHDS « l » pour les activités de parking à court terme exprimé en €/h ;
- TP_LT_l : taux horaire de la VHDS « l » pour les activités de parking à long terme exprimé en €/h.

Les durées d'occupation standard des voies haute densité marquent la limite entre les activités de manœuvre et les activités de parking court terme ou long terme. Elles sont définies en tenant compte des spécificités techniques liées aux faisceaux conformément à la grille d'évaluation ci-après et sont publiées dans l'annexe F.2.

		durée standard pour effectuer des manœuvres	durée standard pour du parking court terme	
faisceaux donnant accès aux installations de triage		12h	36h	
autres faisceaux	composés de voies électrifiées	16h	48h	<i>Si le faisceau se compose de différents types de voies, les durées standard les plus longues seront d'application.</i>
	composés de voies partiellement électrifiées	24h	72h	
	composés de voies non électrifiées	48h	144h	

Pour chaque activité (manœuvre/parking court terme/parking long terme), un taux horaire spécifique est défini. Les taux horaires en vigueur sont publiés dans l'annexe F.2.

La nature des activités - et donc le taux horaire applicable pour chaque utilisation - est déterminée sur la base du temps d'occupation : toute occupation inférieure ou égale à la durée d'occupation standard pour effectuer des manœuvres est considérée être une activité de manœuvre alors qu'une occupation excédant ce délai sera réputée être une activité de parking. Au niveau de l'activité parking, une différenciation sera réalisée entre une activité de parking court terme et long terme. Pour rappel, l'ensemble des heures d'occupation sont prises en compte pour le calcul de la redevance due. Concrètement, trois scénarios sont dès lors possibles :

- si l'entreprise ferroviaire ne dépasse pas la durée d'occupation standard pour effectuer des manœuvres, les heures d'occupation seront multipliées par le taux horaire pour les activités de manœuvre ;
- si l'entreprise ferroviaire dépasse la durée d'occupation standard pour effectuer des manœuvres sans excéder la durée d'occupation standard pour le parking court terme, les heures d'occupation seront multipliées par le taux horaire pour les activités de parking à court terme ;
- si l'entreprise ferroviaire dépasse la durée d'occupation standard pour le parking court terme, les heures d'occupation seront multipliées par le taux horaire pour les activités de parking à long terme.

7.3.4.4.3 Neutralisation des heures d'occupation

Lorsque les voies haute densité connaissent des périodes de fermeture, les heures d'occupation correspondant à ces périodes ne sont pas comptabilisées. Les heures d'ouverture des faisceaux sont indiquées dans le protocole local (voir point 7.3.1.4) y relatif.

Par ailleurs, les heures d'occupation ne sont pas non plus comptabilisées si l'accès aux (ou la sortie des) voies haute densité est rendu impossible pour une cause externe aux entreprises ferroviaires (par exemple, suite à des travaux prévus/imprévus, des jours fériés, ...) ou si le système informatique visant à enregistrer l'occupation des voies haute densité n'est pas opérationnel.

7.3.4.4.4 Introduction progressive

S'agissant d'un nouveau système, l'introduction des tarifs visant à prévenir les risques de congestion pour les voies haute densité sera progressive afin de limiter les conséquences financières pour les entreprises ferroviaires et leur permettre d'optimiser progressivement leur comportement quant à l'occupation des faisceaux. Ce tarif sera ainsi progressivement augmenté pour atteindre les conditions financières convenues après trois ans. Durant les trois premières années, un abattement sera donc appliqué selon le tableau ci-après :

	Horaire de service	Abattement
1 ^{ère} année d'application	2023	75 %
2 ^e année d'application	2024	50 %
3 ^e année d'application	2025	25 %

7.3.4.4.5 Transfert de responsabilité

Par défaut, ces tarifs s'appliquent à l'entreprise ferroviaire entrante. En cas de transfert de responsabilité au sein d'une voie haute densité d'une entreprise ferroviaire à une autre, l'entreprise ferroviaire entrante doit en avertir par e-mail le poste de signalisation. L'adresse e-mail est indiquée dans le protocole local y relatif. Cet e-mail doit être envoyé au moment du transfert et indiquer l'entreprise ferroviaire vers laquelle la responsabilité est transférée. De plus, cette entreprise ferroviaire doit être mise en copie (cc) de cet e-mail vers le poste. Dans le cas d'un transfert de responsabilité aux conditions susmentionnées, le temps d'occupation calculé pour l'entreprise ferroviaire entrante correspondra à la différence entre la date et l'heure de la notification par e-mail au poste signifiant le transfert et la date et l'heure d'entrée dans l'installation. Pour l'entreprise ferroviaire envers qui la responsabilité est transférée, la durée d'occupation correspondra à la différence entre la date et l'heure de sortie de la voie haute densité et la date et l'heure effective du transfert, telles que communiquées au poste lors de la notification du transfert.

Si aucune contestation relative au transfert de responsabilité n'est effectuée par retour d'e-mail dans les 24h par l'entreprise ferroviaire envers qui la responsabilité a été transférée, le transfert est considéré comme accepté et aucune contestation ultérieure ne sera prise en considération. En cas de contestation dans les 24h, les tarifs seront dus par l'entreprise ferroviaire entrante. Celle-ci devra faire son affaire personnelle de régler la contestation avec la deuxième entreprise ferroviaire en ce compris les conditions et modalités d'un partage entre elles des tarifs, Infrabel restant totalement étrangère à ces discussions.

7.3.4.4.6 Facturation

La facturation de ces tarifs s'opère sur une base mensuelle et se fait selon les modalités prévues au contrat d'utilisation de l'infrastructure. En revanche, contrairement aux autres composantes de la redevance d'utilisation de l'infrastructure, aucun paiement anticipé n'est dû (voir point 5.9.1).

Les questions ou les remarques concernant la facturation de ces tarifs peuvent être adressées au bureau responsable (voir coordonnées au point 1.6.1).

7.3.4.5 Conditions d'accès

Les conditions d'accès aux faisceaux de triage, de garage et de formation sont décrites au point 7.3.1.4.

7.3.4.6 Attribution des capacités

7.3.4.6.1 Introduction des demandes de capacités locales

Infrabel offre aux entreprises ferroviaires la possibilité d'accéder à ses faisceaux 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 de faisceaux (VRS et VOS, voir plus bas) :

- les voies opérationnelles (VOS) / voies haute densité (VHDS)

Les voies de faisceaux reçoivent le statut de voies opérationnelles si ces voies sont nécessaires pour la réalisation d'activités ferroviaires autres que le parking de longue durée (manœuvres, parking de courte durée, ...) par les entreprises ferroviaires ainsi que pour les besoins opérationnels du gestionnaire de l'infrastructure. Ces voies ne sont pas réservables.

L'accès aux voies opérationnelles, accessibles par l'entreprise ferroviaire pour une durée limitée, peut être demandé lors de la demande de sillon. En effet, l'entreprise ferroviaire ou le cas échéant le candidat non-entreprise ferroviaire, peut indiquer dans sa demande de sillons, dans le champ libre relatif à l'installation de service à laquelle elle souhaite accéder :

- 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 VOS 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. Dans ce cas, la ou les voie(s) demandée(s) est/sont intégrée(s) dans le planning.

L'annexe F.1 présente la durée maximale d'occupation de chaque voie qui appartient à ce type de voies (en heures). Dans certains cas, ces voies acquièrent le statut de voies haute densité (VHDS, voir point 7.3.4.4 ci-avant).

- les voies réservables (VRS)

Les voies de faisceaux reçoivent le statut de voies réservables (VRS) si, pour au minimum la durée d'un horaire de service, ces voies ne sont pas nécessaires à d'autres fins que le parking à long terme et dès lors que ce dernier n'interfère pas avec :

- l'exploitation des lignes donnant accès à l'installation de service, ainsi que des voies de circulation appartenant à l'installation de service ;
- les opérations des entreprises raccordées à l'installation de service ;
- l'exploitation quotidienne de l'installation de service (manœuvre, parking court, réutilisation, ...).

Les voies réservables, qui sont donc généralement destinées au parking du matériel roulant, doivent être réservées par l'entreprise ferroviaire en amont de l'occupation. Elles peuvent être attribuées à l'entreprise ferroviaire au maximum pour la durée de l'horaire de service auquel la réservation se rapporte. Les demandes de réservation y afférentes sont classifiées comme suit - en fonction notamment de la période à laquelle elles sont introduites - : demandes annuelles, demandes tardives et demandes *Ad-Hoc*.

- demandes annuelles

Les demandes annuelles pour l'horaire de service 2024 peuvent être introduites à partir du 1^{er} juillet jusqu'au 30 septembre 2023. A cette fin, l'entreprise ferroviaire complète le formulaire de réservation présent à l'annexe B.1.5 et l'envoie par courrier électronique à l'adresse your.facilities@infrabel.be.

Infrabel accuse réception de la demande dans les cinq jours ouvrables qui courent à partir du premier jour ouvrable suivant l'introduction de la demande. Si le formulaire rempli par l'entreprise ferroviaire n'est pas complet, Infrabel lui demande - endéans 5 jours ouvrables qui courent à partir du premier jour ouvrable suivant la date d'introduction de la demande -, de fournir les informations manquantes, et ce dans un délai raisonnable - délai fixé par Infrabel et ne dépassant jamais les 5 jours ouvrables. La demande de réservation complète/complétée devant parvenir à Infrabel pour le 30 septembre 2023 au plus tard. Toute demande étant incomplète à cette date sera d'office refusée.

Lorsque plusieurs demandes annuelles de plusieurs entreprises ferroviaires concernent la même voie pour une même période, une procédure de gestion des demandes concurrentes est mise en place (voir point 7.3.4.6.7).

- demandes tardives

Les demandes tardives pour l'horaire de service 2024 sont les demandes introduites à partir du 1^{er} octobre 2023 jusqu'au dernier jour de l'horaire de service 2024. A cette fin, l'entreprise ferroviaire complète le formulaire spécifique présent à l'annexe B.1.5 et l'envoie par courrier électronique à l'adresse your.facilities@infrabel.be. Dans le cas où la demande est introduite à partir de J-2 (jours ouvrables) avant l'occupation souhaitée, elle doit être directement envoyée auprès du poste de signalisation gérant l'installation concernée avec l'adresse your.facilities@infrabel.be en copie. Il en va de même pour les demandes tardives de réservation ayant trait à une voie déjà attribuée et introduite moins de 5 jours ouvrables avant la première occupation souhaitée. Les coordonnées des postes de signalisation se trouvent à l'annexe D.12.

Infrabel accuse réception de la demande dans les cinq jours ouvrables qui courent à partir du premier jour ouvrable suivant l'introduction de la demande. Si le formulaire rempli par l'entreprise ferroviaire n'est pas complet, Infrabel lui demande - endéans les 5 jours ouvrables qui courent à partir du premier jour ouvrable suivant la date d'introduction de la demande -, de fournir les informations manquantes, et ce dans un délai raisonnable - délai fixé par Infrabel et ne dépassant jamais les 5 jours ouvrables. Toute demande étant incomplète à cette échéance sera rejetée.

Lorsqu'une demande tardive porte sur une voie déjà attribuée pour la période demandée, une procédure de gestion des demandes concurrentes est mise en place (voir point 7.3.4.6.7).

- demandes *Ad-Hoc*

Les demandes *Ad-Hoc* sont les demandes couplées à une demande *Ad-Hoc* ponctuelle de sillon (c'est-à-dire, une *Ad-Hoc Request* pour un seul jour de circulation). Elles peuvent être introduites à partir du 17 octobre 2023 jusqu'au dernier jour de l'horaire de service 2024. A cette fin, l'entreprise ferroviaire complète le formulaire spécifique présent à l'annexe B.1.5 et l'ajoute en annexe de sa demande de sillon dans *Book In* (ou au formulaire adéquat repris aux annexes B du présent document dans le cas où *Book In* est indisponible, voir point 4.2.2.2 du présent document). Dans le cas où la demande est introduite à partir de J-2 (jours ouvrables)

avant l'occupation souhaitée, l'entreprise ferroviaire doit uniquement utiliser le formulaire et elle doit directement l'envoyer auprès du poste de signalisation gérant l'installation concernée avec l'adresse your.facilities@infrabel.be en copie (le formulaire ne doit donc pas être intégré dans *Book In*). Il en va de même pour les demandes *Ad-Hoc* ayant trait à une réservation de voie déjà attribuée et introduites moins de 5 jours ouvrables avant la première occupation souhaitée. Les coordonnées des postes de signalisation se trouvent à l'annexe D.12.

Infrabel n'accuse pas réception de la demande si le formulaire rempli par l'entreprise ferroviaire est complet. Si le formulaire rempli par l'entreprise ferroviaire est incomplet, Infrabel lui demande - dans les 5 jours ouvrables qui courent à partir du premier jour ouvrable suivant la date d'introduction de la demande - de compléter les informations dans un délai raisonnable fixé par Infrabel et lui permettant de pouvoir répondre à la demande *Ad-Hoc* au plus tard les cinq jours ouvrables après avoir reçu les informations manquantes. Toute demande étant incomplète à cette échéance sera d'office refusée.

Lorsqu'une demande *Ad-Hoc* porte sur une voie déjà attribuée pour la même période, une procédure de gestion des demandes concurrentes est mise en place (voir point 7.3.4.6.7).

7.3.4.6.2 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 envoyer le formulaire repris en annexe B.1.4 par courrier électronique à l'adresse fonctionnelle du bureau '*Operational Planning*' de l'*Area* gérant l'installation concernée, avec l'adresse your.facilities@infrabel.be en copie. La liste des adresses fonctionnelles des bureaux '*Operational Planning*' se retrouve sur le formulaire B.1.4.

Pour introduire une demande de capacités locales en temps réel (voir point 4.5.3.3), l'EFA doit s'adresser directement au poste de signalisation gérant l'installation concernée. Les coordonnées des postes de signalisation se trouvent à l'annexe D.12.

7.3.4.6.3 Attribution des capacités locales

– Voies opérationnelles (VOS)

L'affectation des voies opérationnelles (ou les voies haute densité (VHDS), le cas échéant) est faite en temps réel par le poste de signalisation, après traitement préalable, quand cela est possible, par les bureaux '*Operational Planning*' d'I-CBE.323 (*Running Capacity Management*). Lors de cette affectation, il est tenu compte, dans la mesure du possible, des besoins exprimés par l'entreprise ferroviaire ou le cas échéant le candidat non entreprise ferroviaire dans sa demande de capacités de l'infrastructure (voir point 7.3.4.6.1).

Les coordonnées des postes de signalisation se trouvent à l'annexe D.12.

– Voies réservables (VRS)

• demandes annuelles

Pour l'horaire de service 2024, Infrabel communique aux entreprises ferroviaires, par courrier électronique, les voies qui lui sont attribuées au plus tard le 30 octobre 2023.

Dans le cas où une voie est demandée par plusieurs entreprises ferroviaires pour une même période, Infrabel applique au préalable une procédure de gestion des demandes concurrentes. Celle-ci est décrite au point 7.3.4.6.7. Pour les demandes concurrentes, le délai de réponse peut être prolongé si l'ensemble des parties ont marqué leur accord pendant le cours de la procédure. Dans ce cas, le prolongement du délai de réponse sera toutefois limité au 23 novembre 2023 au plus tard.

- demandes tardives

Les demandes tardives sont traitées par Infrabel par ordre chronologique tenant compte de la date de l'introduction de la demande complète de réservation par l'entreprise ferroviaire.

Infrabel attribue la voie, si elle est disponible, à l'entreprise ferroviaire, par courrier électronique, au plus tard dans les 30 jours civils qui courent à partir du premier jour ouvrable suivant l'envoi de l'accusé de réception indiquant que la demande est complète.

Dans le cas où la demande porte sur une voie déjà attribuée pour la même période, Infrabel applique une procédure de gestion des demandes concurrentes. Celle-ci est décrite au point 7.3.4.6.7. Pour une demande en conflit avec une voie déjà attribuée, le délai de réponse de 30 jours civils peut être prolongé si l'ensemble des parties ont marqué leur accord pendant le cours de la procédure.

Pour toutes les demandes qui sont introduites pendant la période d'attribution des demandes annuelles (du 1^{er} octobre au 30 octobre 2023), le traitement de la demande commence au plus tôt le 1^{er} novembre 2023, en fonction de la date d'introduction de la demande tardive complète.

- demandes *Ad-Hoc*

Les demandes *Ad-Hoc* sont traitées par Infrabel par ordre chronologique tenant compte de la date de l'introduction de la demande complète de réservation par l'entreprise ferroviaire.

Infrabel attribue la voie, si elle est disponible, à l'entreprise ferroviaire, au plus tard dans les 5 jours ouvrables qui courent à partir du premier jour ouvrable suivant la réception de la demande si elle est complète, ou, si la demande est incomplète, suivant l'envoi de l'accusé de réception indiquant que la demande est complète après réception des informations nécessaires.

Dans le cas où la demande porte sur une voie déjà attribuée pour la même période, Infrabel applique au préalable une procédure de gestion des demandes concurrentes. Celle-ci est décrite au point 7.3.4.6.7.

L'attribution se fait via *Book In*, ainsi que la confirmation de la capacité (sillon) y relative, à l'exception des demandes qui ont été envoyées au poste de signalisation

- Règles générales

L'attribution d'une voie réservable n'engendre pas à charge d'Infrabel l'obligation absolue de donner l'accès à la voie de ladite installation. En effet, pour des raisons opérationnelles ou techniques, Infrabel peut modifier une attribution de capacités locales et attribuer une capacité locale semblable (voir point 7.3.4.6.5). 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.

7.3.4.6.4 Modification des capacités locales par l'entreprise ferroviaire

Toute demande de modification d'une attribution d'une voie réservable doit être introduite au moyen du formulaire correspondant à l'adresse your.facilities@infrabel.be.

7.3.4.6.5 Suspension ou modification des capacités locales par Infrabel

Infrabel peut suspendre ou modifier l'occupation de la voie réservable quand :

- un problème de capacité se présente dans l'installation concernée pouvant conduire au blocage de l'installation ou de la voie réservable ;
- cette voie réservable n'a jamais été utilisée ;
- cette voie réservable doit être mise en indisponibilité pour des nécessités opérationnelles ou techniques ;
- cette voie réservable lui est nécessaire pour réaliser des travaux dans ses installations de service (voir point 7.3.4.6.8) ;
- cette voie réservable doit lui permettre de répondre à ses obligations en matière de prestations pour les besoins de la Nation telles que définies à l'article 150 du contrat de performance entre Infrabel et l'Etat belge, en donnant priorité à ce type de demandes dès lors qu'elles sont requises par le SPF Intérieur ou le ministère de la Défense.

Si Infrabel devait constater la sous-utilisation d'une voie réservable, 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.

7.3.4.6.6 Annulation des capacités locales

Conformément à l'article 9 point 8 du règlement d'exécution (UE) 2017/2177, si une entreprise ferroviaire compte ne pas utiliser une voie réservable lui ayant été attribuée par Infrabel, elle en informe Infrabel dans les meilleurs délais au moyen du formulaire correspondant par courrier électronique à l'adresse your.facilities@infrabel.be. Cette renonciation n'entraîne aucun frais pour l'entreprise ferroviaire.

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

7.3.4.6.7 Procédure de coordination

Comme expliqué ci-avant, Infrabel applique une procédure de coordination pour la gestion des demandes concurrentes pour les voies réservables, c'est-à-dire lorsqu'au moins deux entreprises ferroviaires souhaitent réserver la même voie pendant pour une même période.

Cette procédure diffère selon qu'elle a trait aux demandes annuelles ou tardives/*Ad-Hoc*:

- Demandes annuelles

Toutes les demandes qui sont introduites pendant la période prévue dans le cadre du processus annuel sont considérées comme introduites au même moment (voir point 7.3.4.6.3). Des demandes concurrentes peuvent survenir quand deux entreprises ferroviaires ou plus demandent la même voie réservable pour une même période.

a) Procédure de coordination – solutions opérationnelles dans l'installation

Pour le traitement des demandes concurrentes introduites dans la phase annuelle de réservation, c'est-à-dire lorsqu'au moins deux entreprises ferroviaires souhaitent réserver la même voie réservable pour une même période, Infrabel applique une procédure de coordination basée sur le dialogue entre

Infrabel et les entreprises ferroviaires concernées afin d'essayer de satisfaire toutes les besoins commerciaux.

Lors de cette procédure, Infrabel propose aux différentes parties, en premier lieu, des mesures opérationnelles permettant de trouver une solution dans l'installation de service concernée, tenant compte des besoins (par exemple, longueur de la voie, présence d'équipements nécessaires, ...) exprimés préalablement par les entreprises ferroviaires au moyen du rapport de motivation qui doit être transmis à Infrabel dans les 7 jours civils suivant l'annonce du lancement de la procédure de coordination (voir formulaire à l'annexe B.1.5). Ces mesures opérationnelles peuvent concerner l'attribution d'une autre voie dans l'installation ou le partage de la voie demandée (par créneaux horaires, jours de semaine, ...).

Infrabel formule autant de solutions opérationnelles qu'il lui est possible en fonction de sa capacité disponible. Les entreprises ferroviaires infirment ou confirment la proposition de solution opérationnelle d'Infrabel dans les trois jours ouvrables suivant l'envoi par Infrabel de celle-ci. A défaut de réponse, la solution opérationnelle est considérée comme acceptée.

b) En cas d'échec de la procédure de coordination - Application de critères de priorité

Si au minimum une entreprise ferroviaire concernée rejette la ou les solution(s) opérationnelle(s) d'Infrabel, alors Infrabel applique les critères de priorité suivants (dans l'ordre ci-dessous) pour attribuer la voie faisant l'objet du conflit :

1. Détention d'un contrat justifiant de raison commerciale ou de service public d'obtenir la voie demandée ;
2. Nombre de jours prévus d'occupation de la voie pour l'horaire de service concerné par la demande ;
3. Prise en compte du volume global de voies réservables qui seront attribuées à chaque entreprise ferroviaire :
 - I. Premièrement, le nombre de voies réservables qui seront attribuées à chaque entreprise ferroviaire au sein du faisceau pour lequel la demande de réservation est introduite ; l'attribution se fera alors à l'entreprise ferroviaire à laquelle le moins de voies réservables seront en principe attribuées ;
 - II. Deuxièmement, si l'attribution n'a pas pu se faire sur la base du premier critère, il est tenu compte du nombre de voies réservables qui seront en principe attribuées au niveau de l'ensemble des faisceaux inclus dans le même protocole local ou à défaut dans la même area (voir à l'annexe E.2) que le faisceau pour lequel les demandes concurrentes ont été introduites ;
4. Utilisation effective des voies du/des faisceau(x) depuis leur dernière attribution. Ce critère n'est pas applicable dans le cas où le demandeur réserve pour la première fois des voies dans un/des faisceau(x), ou dans le cas où l'utilisation effective ne peut pas être mesurée par Infrabel.

Infrabel informe de cette décision l'/les entreprise(s) ferroviaire(s) à laquelle/auxquelles la voie, à l'issue de l'application des critères, n'a pas été attribuée, et le cas échéant, l'organe de contrôle, à la demande de ce dernier.

c) Détermination d'alternatives viables en-dehors de l'installation

L'entreprise ferroviaire n'ayant pas obtenu la voie demandée à l'issue de la procédure de coordination et Infrabel déterminent ensemble s'il existe des alternatives viables permettant d'exécuter le service

de transport (marchandises/voyageurs) sur le même itinéraire ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables via une autre installation de service d'Infrabel ou d'autres exploitants, y compris située dans un autre Etat membre.

Dans le cas où Infrabel et l'entreprise ferroviaire ne peuvent s'accorder sur une alternative viable, Infrabel rejette la demande. Dans un tel cas, Infrabel en informe l'entreprise ferroviaire et l'organe de contrôle.

L'entreprise ferroviaire peut refuser de participer à cette procédure d'évaluation conjointe des alternatives viables. Dès lors que l'entreprise ferroviaire exprime sa volonté de ne pas procéder avec Infrabel à la recherche d'alternatives viables, le processus prend fin, Infrabel rejette la demande et en informe l'entreprise ferroviaire et l'organe de contrôle.

L'entreprise ferroviaire peut adresser une plainte à l'organe de contrôle, qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à cette entreprise ferroviaire, conformément à l'article 9, paragraphe 5, du Code ferroviaire.

- demandes tardives/*Ad-Hoc*

Les demandes tardives et *Ad-Hoc* sont traitées par Infrabel par ordre chronologique tenant compte de la date de l'introduction de la demande complète de réservation par l'entreprise ferroviaire. Dès lors, au niveau de l'introduction des demandes tardives et *Ad-Hoc*, les demandes de réservation de voies réservables ne peuvent entrer en concurrence et il ne peut y avoir de conflit que pour une nouvelle demande de réservation ayant trait à une voie déjà attribuée pour la période demandée.

a) *Procédure de coordination – solutions opérationnelles dans l'installation*

Dans le cas où une demande tardive ou *Ad-Hoc* rentre en conflit avec une voie déjà attribuée, Infrabel applique une procédure de coordination basée sur le dialogue entre Infrabel et les entreprises ferroviaires concernées, afin d'essayer de satisfaire les besoins commerciaux de l'ensemble des parties concernées.

Lors de cette procédure, Infrabel propose au demandeur, dans la mesure du possible, différentes solutions opérationnelles dans le faisceau. Cette entreprise ferroviaire infirme ou confirme la proposition de solution opérationnelle d'Infrabel endéans le délai fixé par Infrabel lors de la transmission des propositions. A défaut de réponse, la solution opérationnelle est considérée comme acceptée.

Dans le cas où le demandeur refuse ces solutions, Infrabel propose à l'entreprise ferroviaire disposant déjà du droit d'accès, d'entamer des discussions afin de voir en quelle mesure elle pourrait permettre de modifier son droit d'accès afin de pouvoir répondre à la demande de l'autre entreprise ferroviaire (ces mesures peuvent notamment concerner l'attribution d'une autre voie dans l'installation ou le partage de la voie demandée (par créneaux horaires, jours de semaine, ...)). Si elle accepte d'entamer les discussions, cette entreprise ferroviaire infirme ou confirme la/les proposition(s) de solution opérationnelle d'Infrabel endéans le délai fixé par Infrabel lors de la transmission des propositions. Il en est de même pour le nouveau demandeur quant à ces nouvelles propositions. A défaut de réponse par l'entreprise ferroviaire bénéficiaire du droit d'accès, la solution opérationnelle est considérée comme rejetée par cette dernière. A défaut de réponse par le nouveau demandeur, la solution opérationnelle est considérée comme acceptée par ce dernier.

Si l'entreprise ferroviaire bénéficiaire du droit d'accès refuse d'entamer les discussions ou ne répond pas endéans le délai fixé par Infrabel à cet effet, elle la conservera telle qu'elle se l'était vu attribuer. Si suite à ce refus il est conclu qu'aucune autre solution opérationnelle ne peut être proposée au nouveau demandeur, Infrabel lui proposera alors directement des alternatives viables.

b) En cas d'échec de la procédure de coordination - Détermination d'alternatives viables en-dehors de l'installation

En cas d'échec de la procédure de coordination, le nouveau demandeur et Infrabel déterminent ensemble s'il existe des alternatives viables permettant d'exécuter le service de transport (marchandises/voyageurs) sur le même itinéraire ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables via une autre installation de service d'Infrabel ou d'autres exploitants, y compris située dans un autre Etat membre.

Dans le cas où Infrabel et l'entreprise ferroviaire ne peuvent s'accorder sur une alternative viable, Infrabel rejette la demande. Dans un tel cas, Infrabel en informe l'entreprise ferroviaire et l'organe de contrôle.

L'entreprise ferroviaire peut refuser de participer à cette procédure d'évaluation conjointe des alternatives viables. Dès lors que l'entreprise ferroviaire exprime sa volonté de ne pas procéder avec Infrabel à la recherche d'alternatives viables, le processus prend fin, Infrabel rejette la demande, et en informe l'entreprise ferroviaire et l'organe de contrôle.

L'entreprise ferroviaire peut adresser une plainte à l'organe de contrôle, qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à cette entreprise ferroviaire, conformément à l'article 9, paragraphe 5, du Code ferroviaire.

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

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 dans cette installation ou dans une installation à proximité, est prioritaire sur toute autre réservation.

La communication des travaux dans les installations de service est réalisée selon les mêmes dispositions que celle des travaux en ligne (voir point 4.3.2).

7.3.4.6.9 Dispositions prises au vu de la non-utilisation

La redevance d'accès aux voies dans le faisceau est facturée selon les dispositions décrites au point 7.3.1.3.

La non-utilisation d'une voie opérationnelle ou d'une voie réservable n'engendre en revanche aucun frais pour le candidat.

7.3.4.6.10 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.

7.3.4.6.11 Transports de marchandises dangereuses

La demande de capacité est traitée conformément au point 4.7.2.

7.3.4.6.12 Mesures particulières 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'installation. 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'accès ou l'utilisation de l'installation de service ne donnent droit à aucune indemnisation du titulaire des capacités par Infrabel. La redevance est due pour la dernière version de la capacité attribuée à la demande du candidat sauf en cas de suppression de la capacité.

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

Conformément à la législation en vigueur, les critères de priorité mentionnés au point 4.6.1 ne sont pas d'application pour les capacités locales.

7.3.4.6.14 Impact des accords-cadres

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

7.3.5 Faisceaux de garage

Voir point 7.3.4.

7.3.6 Installations d'entretien

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

7.3.7 Autres infrastructures techniques

Infrabel met à disposition des entreprises ferroviaires diverses infrastructures techniques dans ses installations de service (et notamment ses faisceaux, voir au point 7.3.4). La liste de ces infrastructures et de leur localisation figure à l'annexe F.1.

7.3.8 Infrastructures portuaires maritimes et intérieures

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

7.3.9 Infrastructures d'assistance

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

7.3.10 Installations d'approvisionnement en carburant

Infrabel met à disposition des entreprises ferroviaires une plateforme d'approvisionnement en carburant à Genk, dépourvue d'installation d'approvisionnement fixe.

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

Liste des annexes

A. Glossaire

- A.1. Glossaire

B. Capacités

- B.1. Modèles de demandes de capacités
 - B.1.1. Demande de capacités long terme - marchandises
 - B.1.2. Demande de capacités court terme et temps réel - marchandises
 - B.1.3. Demande de capacités - Voyageurs/Parcours techniques
 - B.1.4. Demande de capacités locales pour les entreprises ferroviaires apparentées
 - B.1.5. Formulaire liés aux voies réservables
 - B.1.6. Formulaire de demande de réservation des bosses de triage à Anvers-Nord
- B.2. Contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire
 - B.2.1. Conditions générales et particulières
 - B.2.2. Avenant - Système d'amélioration des performances
 - B.2.3. Avenant - Responsabilité de l'entreprise ferroviaire désignée par un candidat non-entreprise ferroviaire
 - B.2.4. Avenant - Déclaration sur l'honneur - mesures de soutien
- B.3. Contrat de réservation des capacités
 - B.3.1. Conditions générales et particulières
 - B.3.2. Avenant - Déclaration sur l'honneur - mesures de soutien
- B.4. Déclaration de saturation
 - B.4.1. Ligne du temps
 - B.4.2. Attribution des capacités en cas de saturation
- B.5. Système d'amélioration des performances
- B.6. Ligne du temps concernant la publication des TCR
- B.7. Aperçu des TCR
- B.8. Schéma du processus d'attribution des sillons
- B.9. Principes d'allocation des capacités sur les RFC

C. Cartes

- C.1. Carte du réseau (incluant les délimitations des *Areas I-AM*)
- C.2. RIEI listes 14a et 14b – Cartes 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 « Communications GI-UI »
- C.8. Carte des technologies ETCS 2025

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

- D.1. RIEI liste 1 – Dénomination des lignes
- D.2. RIEI liste 3 – Voies de croisement et de garage
- D.3. RIEI liste 4 – Liste des points frontières et gestionnaires “infrastructure” des réseaux voisins
- D.4. RIEI liste 7F – Spécifications techniques du réseau – Quais - Longueur
- D.5. RIEI liste 11 – La numérotation des trains
- D.6. RIEI liste 12 – Gares et autres installations Infrabel en service - Renseignements divers
- D.7. RIEI liste 15 – Installations ouvertes au service des trains de marchandises
- D.8. RIEI liste 17 – Installations d’approvisionnement en carburant sur le réseau belge
- D.9. RIEI liste 33 – Données de contact des *areas I-TO*
- D.10. RIEI liste 44 – Véhicules belges sans attestations de mise en service, soumis à des restrictions ou interdictions de circulation sur les lignes en service
- D.11. RIEI liste 50 – Entreprises ferroviaires et utilisateurs d’infrastructure avec statut spécial - Généralités
- D.12. RIEI liste 31 – Communications entre le personnel des UI et le GI

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. *Roaming* entre les réseaux GSM-R
- E.4. 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*
- F.4. Répartition des services fournis par Infrabel
- F.5. Services fournis par les autres exploitants d’installations de service et fournisseurs tiers
- F.6. Principes de facturation (Scénarios)

- F.7. Mécanisme de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure relatif au transport de fret ferroviaire organisant le transfert modal