Document de référence du réseau

Valable du 14/12/2025 au 12/12/2026

Version du 25/08/2025

INFRABEL

Versions

Version	Date	Adaptations *(Voir détails dans le document « Document de référence du réseau – Modifications » disponible sur https://infrabel.be/fr/networkstatement)*
1	13/12/2024	Première version
2	28/03/2025	Deuxième version Les modifications concernent les points 1.3.3.1, 1.6.2, 1.6.4, 4.2.1.5, 4.2.2.4 et 5.1.3: - remplacement du « Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National » par l' « Agence fédérale de Régulation du Transport » ; - mise à jour des coordonnées du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale.
3	30/05/2025	Troisième version Dans le cadre de deux *Proofs of Concept*, Infrabel instaure trois statuts de voies supplémentaires (voir points 7.3.1.2 et 7.3.4.6) : - voie réservable dédiée à la desserte d'une ou plusieurs entreprises (VDBS) ; - voie réservable - traction Z (diesel) (VRS-TZ) ; - voie réservable - traction E (électrique) (VRS-TE).
4	30/06/2025	Quatrième version Tel qu'annoncé lors de la réunion du sous-groupe « document de référence du réseau » du 19 juin 2025 : - point 7.3.4.6.7 : en ce qui concerne les voies réservables dédiées à la desserte d'une ou plusieurs entreprises (VDBS), la détention d'un contrat en tant que condition préalable à l'introduction d'une demande de réservation est supprimée et un critère de priorité spécifique est ajouté; - point 5.5.2 : la description du service *Traffic Information Messages* (TIM) est ajoutée.
5	25/08/2025	Cinquième version Mise à jour de la liste des annexes.

Table des matières

Versions ... 2
Table des matières ... 3
1. Informations générales ... 9
1.1 Introduction ... 9
1.2 Objectif ... 10
1.3 Cadre légal et réglementaire ... 10
1.3.1 Cadre légal ... 10
1.3.2 Statut juridique et responsabilité ... 11
1.3.3 Recours ... 12
1.4 Structure du document de référence du réseau ... 13
1.5 Validité, mise à jour et publication ... 13
1.5.1 Période de validité ... 13
1.5.2 Mise à jour ... 13
1.5.3 Publication ... 14
1.6 Contacts ... 14
1.6.1 Infrabel ... 14
1.6.2 Agence fédérale de Régulation du Transport ... 18
1.6.3 Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) – NSA Rail Belgium 18
1.6.4 Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale ... 18
1.6.5 Service Public Fédéral Mobilité et Transports ... 18
1.6.6 Gestionnaires de l'infrastructure limitrophes ... 19
1.6.7 *Corridor One-Stop Shop* (C-OSS) ... 19
1.6.8 Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (*European Union Agency for Railways* - ERA) ... 20
1.7 Coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure européens ... 20
1.7.1 Corridors de fret internationaux pour un transport de marchandises concurrentiel (*Rail Freight Corridors*-RFC) ... 20
1.7.2 *RailNetEurope* et autres coopérations internationales ... 22
2. Infrastructure ... 23
2.1 Introduction ... 23
2.2 Etendue du réseau ... 23
2.2.1 Limites ... 23
2.2.2 Réseaux ferroviaires connectés ... 23
2.3 Description du réseau ... 24

2.3.1 Typologies de voies 24
2.3.2 Ecartements de voies 24
2.3.3 Gares et nœuds 24
2.3.4 Gabarit 24
2.3.5 Limites de poids 24
2.3.6 Rampes 25
2.3.7 Vitesse 25
2.3.8 Longueur maximale du train 25
2.3.9 Alimentation électrique 25
2.3.10 Systèmes de signalisation 26
2.3.11 Systèmes de contrôle du trafic 26
2.3.12 Systèmes de communication 26
2.3.13 Systèmes d'aide à la conduite et systèmes de signalisation de cabine 27
2.4 Restrictions du trafic 28
2.4.1 Infrastructure spécialisée 28
2.4.2 Restrictions environnementales 28
2.4.3 Marchandises dangereuses 29
2.4.4 Tunnels avec restrictions 29
2.4.5 Ponts avec restrictions 29
2.5 Disponibilité de l'infrastructure 29
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 32
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 35
3.4 Conditions d'accès spécifiques 35

3.4.1 Admission du matériel roulant 35
3.4.2 Certification du personnel 36
3.4.3 Transports exceptionnels 36
3.4.4 Transport de marchandises dangereuses 37
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 Réservation de capacités pour les restrictions temporaires de capacités 46
4.3.1 Principes généraux 46
4.3.2 Délais d'information et de publication 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 54
4.5.2 Late Path Requests 55
4.5.3 Ad-Hoc Requests 56
4.5.4 Procédure de coordination des sillons internationaux 58
4.5.5 Procédures de coordination des demandes concurrentes de capacités 58
4.6 Infrastructures saturées 61
4.6.1 Principes de déclaration d'une infrastructure saturée 61
4.6.2 Déclaration de saturation dans le cas de l'anticipation d'une pénurie 61
4.6.3 Attribution des sillons suite à la déclaration de saturation 62
4.6.4 Prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des sillons 62
4.6.5 Suites à donner à la déclaration de saturation 63
4.7 Transports exceptionnels et transports de marchandises dangereuses 63
4.7.1 Transports exceptionnels 63
4.7.2 Transports de marchandises dangereuses 64
4.8 Règles après l'attribution des sillons 64
4.8.1 Règles pour les modifications de sillons par le candidat 64
4.8.2 Règles pour les adaptations de sillons par le gestionnaire de l'infrastructure 65
4.8.3 Règles concernant la non-utilisation par le candidat 65
4.8.4 Règles concernant l'annulation par le candidat 66
4.9 TTR for Smart Capacity Management 66

4.9.1 Objectifs du TTR 66
4.9.2 Composantes du processus 66
4.9.3 Implémentation 68
4.9.4 Projets-pilotes TTR 70
4.10 Principes d'allocation des capacités sur les RFC 71
5. Services et redevances 72
5.1 Introduction 72
5.1.1 Catégories de services 72
5.1.2 Services fournis par Infrabel 73
5.1.3 Délais de traitement des demandes d'accès aux services fournis par Infrabel 74
5.2 Principes applicables aux redevances 74
5.2.1 Principes généraux 74
5.2.2 Principes liés à la redevance d'utilisation de l'infrastructure 75
5.3 Prestations minimales et redevances 75
5.3.1 Introduction 75
5.3.2 Coût direct ligne et majoration Ramsey-Boiteux 77
5.3.3 Coût direct caténaire 78
5.3.4 Cas Spécifiques 79
5.4 Prestations complémentaires et redevances 80
5.4.1 Approvisionnement en courant de traction 80
5.4.2 Autres services de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction 81
5.4.3 Services pour transports exceptionnels 82
5.4.4 Autres prestations complémentaires 82
5.5 Prestations connexes et redevances 82
5.5.1 Accès au réseau de télécommunications 82
5.5.2 Fourniture d'informations complémentaires 82
5.5.3 Contrôle technique du matériel roulant 83
5.5.4 Services de billetterie dans les gares de voyageurs 84
5.5.5 Services de maintenance lourde 84
5.6 Pénalités et incitants financiers 84
5.6.1 Pénalités pour les modifications de sillons par le candidat 85
5.6.2 Pénalités pour les adaptations de sillons par le gestionnaire de l'infrastructure 85
5.6.3 Pénalités suite à la non-utilisation par le candidat 85
5.6.4 Pénalités pour l'annulation des sillons par le candidat 86
5.6.5 Incitants/réductions 87

5.7 Système d'amélioration des performances 87
5.7.1 Principes généraux et objectifs 87
5.7.2 Suivi des performances 87
5.7.3 Modèle financier 87
5.7.4 Système de gouvernance et de règlement des litiges 87
5.8 Adaptations de la redevance d'utilisation 87
5.9 Modalités de perception de la redevance d'utilisation 88
5.9.1 Paiement anticipé des capacités demandées 88
5.9.2 Facturation 88
5.9.3 CIS - Système d'information international sur les redevances 88
5.10 Diabolo – redevance passager – contribution des entreprises ferroviaires 89
5.10.1 Redevance passager 89
5.10.2 Contribution des entreprises ferroviaires 89
6. Gestion opérationnelle 91
6.1 Introduction 91
6.2 Règles opérationnelles 91
6.2.1 Règles générales 91
6.2.2 Compétences linguistiques des conducteurs : dérogation 91
6.2.3 Informations à fournir sur le matériel roulant 92
6.2.4 Règle générale concernant le respect du sillon 92
6.3 Mesures opérationnelles 92
6.3.1 Principes 92
6.3.2 Règlementation d'exploitation 92
6.3.3 Perturbations 93
7. Installations de service 96
7.1 Introduction 96
7.2 Aperçu des installations de service 96
7.3 Installations de service exploitées par Infrabel 97
7.3.1 Dispositions communes 97
7.3.2 Gares de voyageurs 101
7.3.3 Terminaux de marchandises 101
7.3.4 Faisceaux de triage et de formation 102
7.3.5 Faisceaux de garage 115
7.3.6 Installations d'entretien 115
7.3.7 Autres infrastructures techniques 116

7.3.8 Infrastructures portuaires maritimes et intérieures 116
7.3.9 Infrastructures d'assistance..... 116
7.3.10 Installations d'approvisionnement en carburant 116
Liste des annexes..... 117

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.

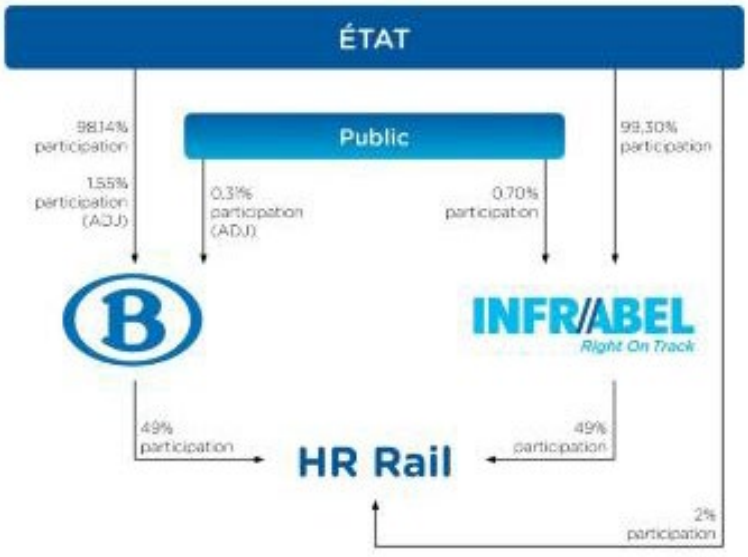
Infrabel a à la fois un statut de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant d'installations de service, au sens du Code ferroviaire. Dans le cadre de ces deux statuts, Infrabel offre à ses clients une infrastructure ferroviaire compétitive, ainsi que des services de qualité, adaptés à leurs besoins.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

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



ADJ = actions de jouissance

1.2 Objectif

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.

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 règlementations 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.
Réglementation et Documentation pour L'Exploitation de l'Infrastructure (RDEI)	*Business Corner* d'Infrabel : https://partners.infrabel.be/en/Pages/default.aspx

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

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*. Le document de référence du réseau 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.

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 règlementaires 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.

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 (l'Agence fédérale de Régulation du Transport, 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 1er de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ;
- la gestion du trafic ;
- la planification du renouvellement et l'entretien programmé et non programmé ;
- le respect des exigences énoncées aux articles 4/2/1, 26/1 et 26/2 du Code ferroviaire.

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

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 2026 ainsi qu'aux circulations de l'horaire de service 2026 (du dimanche 14 décembre 2025 au samedi 12 décembre 2026 inclus).

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 5 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 2026 ». 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 informe 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 de l'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). Ce portail permet de comparer rapidement et facilement les textes des différents documents de référence du réseau ou des *Corridor Information Documents* (CID) des membres du RNE. 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 *Customer & Business Excellence* 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 *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.411 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 28 49 E-mail : accountmanagement@infrabel.be

Compétence	Coordonnées
Demandes de capacités et adaptations de l'horaire de service à long terme (LT) YourMoves INFRABEL	Direction *Customer & Business Excellence* 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) YourMoves INFRABEL	Direction *Customer & Business Excellence* 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 YourMoves INFRABEL	Direction *Customer & Business Excellence* 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) YourMoves INFRABEL	Direction *Real Time Operations* 10-35 I-O.121.1 Avenue Fonsny, 39 B-1060 Bruxelles E-mail : cd.trainpathmanager@infrabel.be
Coordination travaux Nord et Centre	Direction *Customer & Business Excellence* 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 *Customer & Business Excellence* 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 *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.321 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : itms.national.coordination.cell@infrabel.be
Installations de service YourFacilities INFRABEL	Direction *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.322.C Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : your.facilities@infrabel.be
Redevances d'utilisation	Direction *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.423 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : 41423.gebruiksrechtredevance@infrabel.be
Étude des transports exceptionnels YourXXL INFRABEL	Direction *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.144 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : yourxxl@infrabel.be
One-Stop Shop (OSS) Infrabel	Direction *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.332 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 24 56 E-mail : oss-rne@infrabel.be
TTR Manager national et chef de projet « *TTR Pilot* »	Direction *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.302 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 28 08 E-mail : ttr@infrabel.be
Arbitrage ponctualité	Direction *Customer & Business Excellence* 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
Plateforme d'échanges et d'information au sujet du Système d'Amélioration des Performances	Direction *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.22 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 525 47 93 E-mail : 55221.SAP_PR@infrabel.be
Énergie de traction YourPower INFRABEL	Direction *Procurement, Production & Supply Change* 10-04 I-PPSC.24 Rue de France, 85 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 525 27 66 E-mail : yourpower@infrabel.be
Contrôle technique du matériel roulant (hors sillon) YourTechnicalControl INFRABEL	Direction *Customer & Business Excellence* 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 *Customer & Business Excellence* 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 *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.133 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : geoffrey.cambier@infrabel.be kristof.dhoker@infrabel.be
Annonce de la composition des trains et déclaration de séjour des wagons sur les voies locales	Direction *Customer & Business Excellence* 10-31 I-CBE.133 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : geoffrey.cambier@infrabel.be

1.6.2 Agence fédérale de Régulation du Transport

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, du Climat et de la Transition environnementale

Personne de contact	Coordonnées
Monsieur Jean-Luc CRUCKE	Rue des Petits Carmes 15 B-1000 Bruxelles

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
Licences	Monsieur Immanuel DE COSTER (NL), Attaché	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@mobilit.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 InfraGO AG	https://www.dbinfrago.com/web https://www.dbinfrago.com/web-en/rail-network/network_statement
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 de contact	Coordonnées
RFC *Rhine-Alpine*	Madame Stephanie BSCHEID	*Corridor One-Stop Shop* Adam-Riese-Straβe 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

Compétence	Personne de contact	Coordonnées
RFC *North Sea-Mediterranean*	Monsieur Jean QUAEYHAEGENS	*Corridor One-Stop Shop* 10-31 Corridor 2 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : +32 2 2 432 58 95 GSM : +32 492 47 15 22 E-mail : oss@rfc-northsea-med.eu https://www.rfc-northsea-med.eu/en/page/capacity
RFC *North Sea - Baltic*	Madame Anna DIFLIFF	*Corridor One-Stop Shop* Adam-Riese-Straβe 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
Rhine-Alpine	NL, BE, DE, IT, [CH]	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano-Genova
North Sea – Mediterranean	NL, BE, LU, FR, [CH]	Dunkerque/Lille/Liège/Paris/Amsterdam-Rotterdam-Zeebrugge/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]/[Genève]-Marseille
North Sea – Baltic°	DE, NL, BE, PL, LT, LV, EE, CZ	Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburg/Amsterdam/ Rotterdam/Zeebrugge-Antwerpen-Aken-Hannover/Berlin-Warsaw-Terespol/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 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 Path*s - ou réserves de capacités) pour les corridors de fret se retrouvent à l'annexe B.7 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.

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 inclue 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 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 (voir 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 de l'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 (voir annexe C.1) montre les différentes lignes. L'annexe D.1 donne le détail des tronçons à simple voie et à double voie.

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 (voir 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 - C*irculations 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 de ce document.

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

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 par wagon, la catégorie de charge maximale autorisée est D4 (pour déterminer la catégorie à laquelle appartient le matériel concerné, le candidat calcule la charge selon les paramètres repris dans la norme EN 15528). Au-delà de la catégorie D4, les règles relatives au transport exceptionnel s'appliquent (voir point 5.4.3).

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

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

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 via la liste 7c du RIEI, les protocoles locaux ou le RINF.

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 740 m, locomotive(s) de remorque incluse(s). 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 – 16,7 Hz entre Montzen et la frontière allemande. La carte technique du réseau (voir 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.

D'autres informations au sujet de l'alimentation électrique, telles que la hauteur des caténaires ou encore la pression de contact autorisée pour les pantographes ou les largeurs autorisées pour ces derniers, se retrouvent dans le RINF (voir point 2.1).

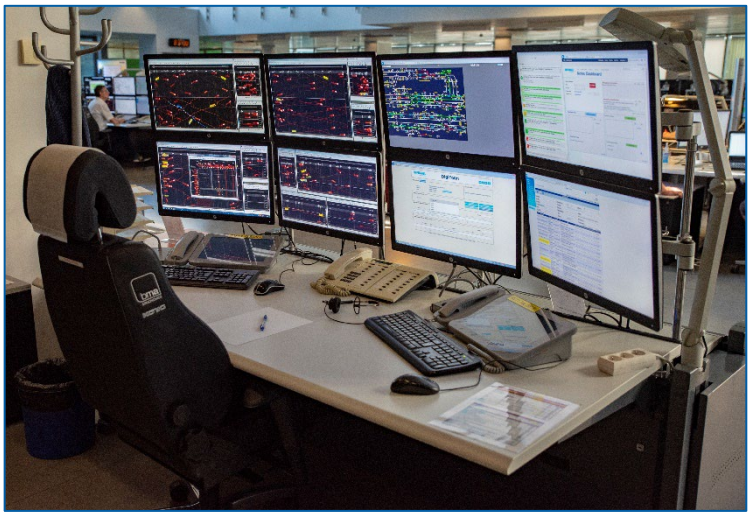
2.3.10 Systèmes de signalisation

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 L.3 et L.4 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 Infrastructure (Suisse), Správa železnic, státní organizace (République tchèque), DB InfraGO 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 1er 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. Infrabel analysera alors lesdites mesures et, si elles s'avèrent insuffisantes, communiquera à l'entreprise ferroviaire les adaptations qu'il conviendrait d'y apporter. Si l'entreprise ferroviaire devait ne pas adapter ces mesures en conséquence dans le délai précisé par Infrabel et que cela pourrait amener un risque pour la sécurité de la circulation ferroviaire, Infrabel se verrait contrainte d'appliquer les dispositions reprises à l'article 70 paragraphes 2 et 4 du Code ferroviaire ; à savoir, la prise de mesures nécessaires pouvant aller jusqu'à l'interdiction de circulation et l'information immédiate (au plus tard le jour ouvrable suivant) de l'autorité de sécurité (voir point 1.6.3).

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 et dans certaines installations figurent soit dans le RDEI, notamment dans le RDEI 142 – *Particularités d'exploitation en vigueur dans certaines installations et sur certains tronçons de ligne,* soit à l'annexe B.8 (annexe qui entrera en vigueur avec l'horaire de service 2027). Ces lignes et installations ne sont néanmoins pas à considérer comme des infrastructures ferroviaires spécifiques au sens de l'article 38 du Code ferroviaire.

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 entreprises ferroviaires 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*) sont entrés en vigueur 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://data-interop.era.europa.eu/. 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. Ces obligations sont également rappelées dans *Book In* lors de toute demande de capacité pour le transport de marchandises introduite dans cette application, ainsi que sur les « fiches trains » et les bulletins « service des trains » correspondants.

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 à cet effet ou dans les installations d'approvisionnement en combustible 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 utilise, 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 demande des informations supplémentaires aux entreprises ferroviaires.

Infrabel demande 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 24 janvier 2024 *relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives* 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 (voir 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*.

2.4.5 Ponts avec restrictions

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

Les heures de fermeture de ces ponts à la circulation des trains sont consultables auprès du gestionnaire de l'infrastructure.

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 dans les principaux ports, … Ces différents projets sont présentés sur le site https://www.infrabel.be.

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 et recevoir les sillons correspondants.

Les sillons octroyés à un candidat ne peuvent être transférés à un autre candidat ou à un autre service. L'utilisation de sillons 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, c'est-à-dire disposant de la licence visée au point 3.2.3 ci-après, peuvent introduire une demande de capacités auprès d'Infrabel et se voir attribuer les sillons correspondants sans disposer nécessairement du certificat de sécurité (voir point 3.2.4) ni avoir conclu le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (voir point 3.3.2), ces derniers étant néanmoins des conditions indispensables pour accéder à l'infrastructure ferroviaire.

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. Les sillons correspondants ne sont octroyés qu'à la condition d'avoir conclu au préalable un contrat de réservation des capacités avec Infrabel (voir annexe B.3.1).

Afin que ces sillons soient utilisés, les candidats non-entreprises ferroviaires désignent une entreprise ferroviaire.

Le candidat non-entreprise ferroviaire a l'obligation de désigner l'entreprise ferroviaire qui utilisera son sillon :

- 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.

La désignation se fait dans le champ « opérateur de traction » dans *Book In* ou « *Appointing responsible RU* » dans PCS.

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

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

- d'une licence appropriée aux types de services qu'elle offre et délivrée par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne (voir point 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 (voir 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 1.6.4). 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 1.6.5).

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 belge (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 (voir 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 1er) ;
- 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 (voir 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.

Ce contrat contient également un système d'amélioration des performances qui consiste à utiliser les systèmes de tarification de l'utilisation de l'infrastructure en vue d'encourager l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire (voir point 5.7).

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 prévaudra.

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

Toute entreprise ferroviaire étant désignée par un candidat non-entreprise ferroviaire pour utiliser ses sillons doit en outre conclure un avenant à ce contrat, définissant les droits et obligations qui lui sont d'application lorsqu'elle circule pour le compte de ce candidat non-entreprise ferroviaire (voir annexe B.2.3).

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.

Les sillons correspondants ne sont octroyés que si le candidat non-entreprise ferroviaire a conclu un contrat de réservation des capacités avec Infrabel (voir 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 prévaudra.

3.3.4 Conditions générales

Lors de la rédaction de ses conditions générales, qui se trouvent dans ce document ainsi que dans les contrat d'utilisation de l'infrastructure et contrat de réservation des capacités, 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 INFRABEL. 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 sillons pour les transports exceptionnels est détaillé au point 4.7.1 et les services relatifs à ces derniers YourXXL au point 5.4.3.

Les coordonnées du bureau responsable 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 24 janvier 2024 *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*.

La procédure de demande de capacités propre aux sillons pour le transport de marchandises dangereuses est reprise au point 4.7.2.

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/rail/transport-ferroviaire-professionnel/licences-et-attestations/organisme-designes-debo-et) 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 1er 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 (YourMoves INFRABEL) 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 28 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 l'article 13 du Règlement (UE) 913/2010. Ce dernier a également la charge de les attribuer (voir point 4.2.1.4 et annexe B.7).

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. Les coordonnées des C-OSS des corridors de fret traversant la Belgique sont reprises au point 1.6.7 du présent document. Une liste reprenant les C-OSS des 11 corridors de fret est reprise au surplus à l'adresse https://rne.eu/organisation/oss-c-oss/.

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.

Les conditions d'attribution et d'utilisation 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.7 et sont détaillées dans la section 4 du *Corridor Information Document* de chaque corridor.

4.2.1.5 Organe de contrôle – l'Agence fédérale de Régulation du Transport

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

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 Requests*** **:** Via l'application PCS (*Path Coordination System*). Si Infrabel est confrontée à des demandes en conflit introduites par un même candidat, elle recherche une ou plusieurs alternative(s) de sorte à résoudre le conflit - et ne créant pas de concurrence avec une demande introduite par un autre candidat - et la ou les propose le cas échéant. S'il n'y a pas d'alternatives ou si le candidat refuse les alternatives proposées, Infrabel lui demande de choisir la demande qu'il souhaite retenir, dans un délai qu'elle détermine. Pour l'aider à faire ce choix, le candidat peut demander à Infrabel de lui indiquer, parmi ses demandes en conflit, la demande qui optimise l'utilisation de la capacité au niveau du réseau. En l'absence de réponse du candidat qui a introduit des demandes en conflit, Infrabel rejette lesdites demandes. ***Late Path Requests :*** Soit via l'application PCS, soit via l'application *Book In*. Les demandes parallèles, c'est-à-dire les demandes identiques introduites dans les deux systèmes, ne sont pas autorisées. Si toutefois des demandes parallèles étaient introduites, seule la demande introduite via l'application PCS serait traitée par Infrabel. 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.		
	Ad-Hoc Requests **:** Via l'application *Book In*.		

	En long terme	En court terme	En temps réel
	En ce qui concerne les sillons préétablis, les réserves de capacités (corridors de fret) et les capacités demandées dans le cadre du projet-pilote TTR, l'application PCS doit être utilisée.		
	Pour les adaptations aux sillons suite à : - un incident (inter)national (voir point 6.3.3.3) ; - des travaux à l'étranger avec un impact sur le sillon en Belgique, qui sont traités en dehors du processus des restrictions temporaires de capacités (voir 4.3.2.2) ; l'application *Book In* doit être utilisée.		
Demandes nationales	Obligatoirement via l'application *Book In*. Dans le cas des *New Path Requests*, si Infrabel est confrontée à des demandes en conflit introduites par un même candidat, elle recherche une ou plusieurs alternative(s) de sorte à résoudre le conflit - et ne créant pas de concurrence avec une demande introduite par un autre candidat - et la ou les propose le cas échéant. S'il n'y a pas d'alternatives ou si le candidat refuse les alternatives proposées, Infrabel lui demande de choisir la demande qu'il souhaite retenir, dans un délai qu'elle détermine. Pour l'aider à faire ce choix, le candidat peut demander à Infrabel de lui indiquer, parmi ses demandes en conflit, la demande qui optimise l'utilisation de la capacité au niveau du réseau. En l'absence de réponse du candidat qui a introduit des demandes en conflit, Infrabel rejette lesdites demandes.		
Demandes internationales /nationales	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 : – B.1.1. Demande de capacités Voyageurs/Parcours techniques – B.1.2. Demande de capacités Marchandises Suite à l'envoi du formulaire, Infrabel envoie un accusé de réception. L'indisponibilité de *Book In* est annoncée : – à l'avance, sur le *Business Corner*, lorsqu'il s'agit d'une indisponibilité programmée à des fins d'amélioration de l'application notamment ; – en temps réel, par e-mail, dès que possible, par le *Central Dispatch*, lorsque l'indisponibilité est due à un événement non prévisible. L'indisponibilité de PCS est quant à elle annoncée par e-mail, par *RailNetEurope*.		

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 capacités internationales, *RailNetEurope* a développé l'application *Path Coordination System* (PCS) qui est disponible sur le site internet https://rne.eu/it/rne-applications/pcs/ 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 aux annexes B.1.1 ou B.1.2, 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.

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.

Demandes *Ad-Hoc* relatives au transport international

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.

Demandes relatives au transport international

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

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

L'OSS peut accompagner le candidat dans sa demande de capacités internationales (voir point 4.2.1.3).

Demandes relatives au transport international de marchandises - partenariat

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.

Demandes relatives au transport de marchandises - desserte nationale entre deux entreprises ferroviaires

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.

Demandes relatives au transport international de marchandises pour la relation Pays-Bas – Belgique

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 dans 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.

Demandes incluant un itinéraire via le point-frontière de Montzen

Il est vivement conseillé, afin de faciliter le traitement de la demande de capacités et l'harmonisation de celle-ci avec DB InfraGO, 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 InfraGO 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

Demandes *Ad-Hoc*

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, si la capacité demandée n'est pas disponible, 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 de proposer 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.

Demandes concernant la modification d'un sillon suite à des travaux à l'étranger en direction de la Belgique

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.

Demandes d'un parcours à vide nécessaire à la réalisation du parcours à charge correspondant

Dans les cas pour lesquels l'obtention d'un parcours à vide est nécessaire à la réalisation du parcours à charge correspondant, il est fortement recommandé que la demande de parcours à vide soit introduite au même moment que la demande de parcours à charge, soit à la date butoir pour l'introduction des demandes en ce qui concerne les *New Path Requests* et le même jour en ce concerne les *Late Path Requests* et les *Ad Hoc Requests*.

Il est également fortement recommandé, dans la demande du parcours à vide, d'indiquer quel est le parcours à charge correspondant. Lorsque la demande est introduite via *Book In*, cette information est à indiquer dans le champ « correspondance ».

La communication simultanée des deux parcours permet ainsi d'optimiser le processus d'attribution des capacités et d'éviter que le candidat ne puisse être en mesure d'utiliser le sillon relatif au parcours à charge faute d'avoir obtenu le sillon relatif au parcours à vide correspondant.

Définition de l'itinéraire

Si le candidat ne mentionne pas l'itinéraire complet dans sa demande de capacité, Infrabel proposera un sillon dont l'itinéraire est compatible avec les données organisationnelles et techniques de la demande de capacité et qui engendre le moins de conflits.

4.2.2.3.3 Paramètres liés à la désignation de l'entreprise ferroviaire par le candidat non-entreprise ferroviaire

Les délais de désignation et les outils dans lesquels cette désignation doit être matérialisée sont présentés au point 3.2.1.2.

4.2.2.4 Transport de voyageurs – Test d'équilibre économique

Conformément à l'article 31 du Code ferroviaire et selon les modalités prévues dans le 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 par ce dernier, 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.

L'Agence fédérale de Régulation du Transport 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 ».

4.2.2.5 Durée maximale d'utilisation des voies à quai

La durée maximale d'utilisation d'une voie à quai dans une gare de voyageurs ne peut pas dépasser 20 minutes. Ce temps d'utilisation comprend non seulement le temps d'arrêt/d'opération du train sur cette voie à quai mais aussi toutes les opérations qui ont lieu, sur cette voie à quai ou sur le quai associé, avant l'arrivée du train ou après son départ et qui empêchent l'accès d'un autre train à cette voie à quai et/ou l'utilisation de ce quai.

Toute durée d'utilisation supérieure à 20 minutes doit toujours faire l'objet d'une demande préalable (en même temps que la demande de sillon) auprès du gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure analyse, en fonction des demandes de capacité reçues, de la capacité disponible dans la gare et de la robustesse de la planification, si la durée d'utilisation peut être autorisée. S'il ressort de cette première analyse que la durée d'utilisation demandée ne peut être accordée, le gestionnaire de l'infrastructure en informe le candidat et le consulte pour recueillir ses besoins commerciaux et organisationnels. Sur cette base, le gestionnaire de l'infrastructure mène une analyse complémentaire afin d'identifier s'il est tout de même possible d'attribuer la capacité au candidat avec la durée d'utilisation initialement demandée ou, à défaut, s'il convient de lui proposer des alternatives (modification de la durée d'utilisation ou utilisation d'une autre voie). S'il convient de recourir à des alternatives, le gestionnaire de l'infrastructure tâche, dans la mesure du possible, de proposer au

candidat des alternatives répondant aux besoins qu'il a exprimés. Le candidat indique alors au gestionnaire de l'infrastructure s'il accepte ou non la proposition d'alternative. Si le candidat refuse l'alternative, sa demande est rejetée. Si le candidat accepte l'alternative, le sillon lui est attribué sur la base de ladite alternative.

Le gestionnaire de l'infrastructure se réserve le droit d'imposer, à tout moment, temporairement ou pour une période plus longue, une durée d'utilisation plus courte (ou dans certains cas plus longue) pour une ou plusieurs voies d'une gare de voyageurs pour des raisons de capacité ou d'exploitation.

4.3 Réservation 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.

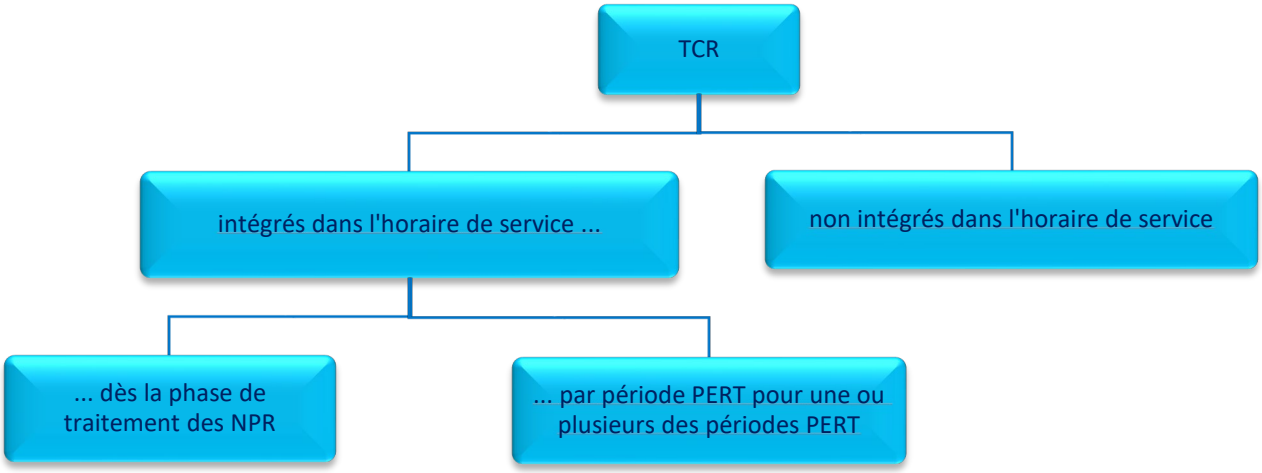
4.3.1.2 Principes découlant du droit européen

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://rne.eu/wp-content/uploads/2022/12/HB_TCR_2.0_2022-12-06.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 (périodes PERT) ;
- les TCR non-intégrés dans l'horaire de service.

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

- soit dès la phase de traitement des NPR (New Path Requests) ;
- soit par période PERT (totale ou partielle) 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 les listes des TCR intégrés dans l'horaire de service 12 mois avant le début de celui-ci. Ces listes sont mises à jour au plus tard 4 semaines avant chaque nouvelle période PERT.

Il existe deux catégories de TCR intégrés dès la phase de traitement des NPR :

- Les travaux planifiés : dans ce cas, une ligne ou une section de ligne est totalement ou partiellement 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, ...

Pour garantir la stabilité de l'horaire en cas de TCR, des temps-tampons peuvent être prévus.

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 point 4.3.2.2).

Les candidats peuvent formuler des recommandations à Infrabel en amont de la planification des TCR. Ainsi, les candidats peuvent indiquer à Infrabel l(es) itinéraire(s) qu'ils souhaitent qu'Infrabel garde libre(s) lorsqu'elle organise des TCR sur un certain itinéraire. Lors de la planification des TCR, Infrabel tient compte dans la mesure du possible de ces recommandations, sauf dans les cas où elle n'a d'autre choix que de réaliser les TCR sur ces itinéraires en même temps (par exemple, pour des raisons de sécurité).

4.3.2 Délais d'information et de publication

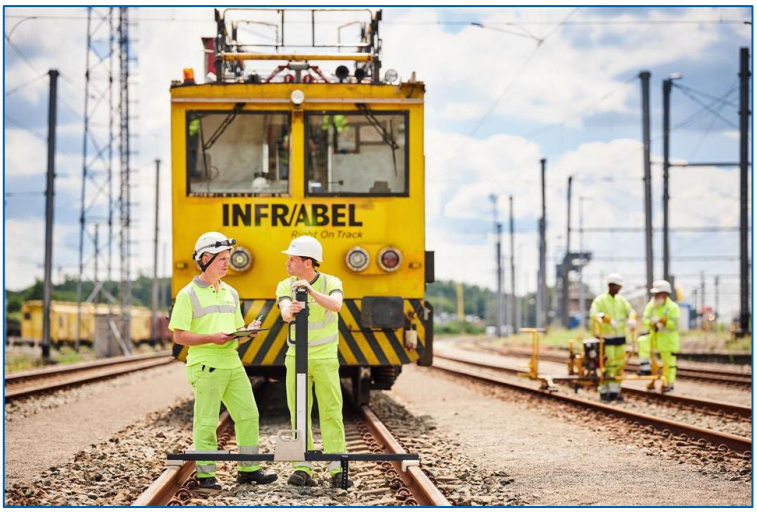
4.3.2.1 Publication des restrictions temporaires de capacités

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 classifie 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 (*Less than Minor* TCR aussi dit *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 (qu'ils soient ou non intégrés dans l'horaire de service et qu'ils fassent partie des catégories *Major, High*,

Medium, *Minor* ou *Ad-Hoc* TCR), 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
Réunions semestrielles	Information et consultation des candidats à propos des *Major, High* et *Medium* TCR. Juin A-3 (X-30) : 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. Novembre/Décembre A-3 (X-25/24) : 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. Juin A-2 (X-18) : 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. Novembre/Décembre A-2 (X-13/12) : Communication aux candidats du résultat de la coordination des *High* TCR et des *Medium* TCR (cette coordination prenant fin au plus tard à X-13,5).
Réunions mensuelles	Communication aux candidats du secteur « voyageurs » de l'ensemble des TCR connus pour le mois M+5.
Réunions Service de Train Spécial (STS)	Analyse avec les candidats, par Area, des adaptations de l'horaire de service suite aux TCR non intégrés dans l'horaire de service.
Réunions spécifiques (SIRU - Specific Information Railway Undertakings)	Pour les grands projets de modernisation : suivi des phasages et de l'évolution du projet. La fréquence de ces réunions 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 du 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 (processus STS*)* débute entre 16 et 10 semaines avant le début des travaux, en concertation avec les candidats et 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. Cette procédure s'applique également aux travaux effectués à l'étranger ayant un impact sur le sillon en Belgique lorsque les travaux à l'étranger et leur impact sont connus au moment où Infrabel commence le processus STS pour la semaine concernée.

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* et les *High 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).

Bien que les *High TCR* ne soient pas visés par l'article 17 de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE, Infrabel leur applique, dans une volonté d'harmonisation, les mêmes processus et critères que ceux développés ci-avant pour les *Major TCR*.

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 dès la phase de traitement des NPR, deux cas sont à distinguer:

- les TCR pour lesquels la capacité est totalement indisponible (par exemple, une coupure totale de ligne) ; dans ce cas, toute demande de sillons sur ce TCR est refusée par le gestionnaire de l'infrastructure ;
- les TCR pour lesquels la capacité est partiellement indisponible (par exemple, un service à voie unique) ; dans ce cas, toute demande de sillons sur ce TCR est analysée par le gestionnaire de l'infrastructure et une alternative - si elle existe - est proposée dans l'horaire de service, et ce, 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 - si elle existe - est finalisée, 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 - si elle existe - est élaborée 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 par le candidat doit se faire par courrier électronique.

Le sillon alternatif est proposé sur la base des besoins commerciaux exprimés par le candidat ; ces besoins étant exprimés lors de la demande de la capacité ou au moment où Infrabel consulte le candidat avant de lui proposer le sillon alternatif. 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*.

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 avant la publication du projet d'horaire de service (« *draft offer* », 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.

Processus de répartition des capacités

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.

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)**
Demandes de capacités pour l'horaire de service A en dehors du processus d'élaboration de cet horaire de service	***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)**
	Ad-Hoc Requests	Du deuxième ou troisième mardi d'octobre A-1 au deuxième samedi de décembre A	Pour la période-PERT suivante ***Annual Capacity Management*** **(long terme)**
			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.

4.5.1 New Path Requests

Pour l'établissement de l'horaire de service annuel 2026, RNE a établi les dates butoirs et périodes suivantes :

Études de faisabilité		
Date de début pour l'introduction des demandes d'étude de faisabilité	Le 16 septembre 2024	Candidat
Date limite pour l'introduction des demandes d'étude de faisabilité	Le 16 février 2025	Candidat
Date limite pour la réponse aux demandes d'étude de faisabilité	Le 17 mars 2025	Infrabel

New Path Requests		
Soumission des demandes de capacités (*New Path Requests*)*	Du 15 décembre 2024 au 14 avril 2025	Candidat
Etablissement du projet d'horaire de service	Du 15 avril 2025 au 7 juillet 2025	Infrabel
Réunion technique	Du 9 juin 2025 au 12 juin 2025	Infrabel et autres GI
Publication du projet d'horaire de service (*draft offer*)	Le 7 juillet 2025**	Infrabel
Observations et commentaires	Du 8 juillet 2025 au 8 août 2025***	Candidat
Date limite pour fournir une réponse finale (*final offer*)	Le 25 août 2025	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 2026	Le 14 décembre 2025 à 00 h 01

Une demande de *New Path Requests* ne sera acceptée que si elle concerne, au niveau de l'horaire et l'itinéraire, au minimum 8 semaines consécutives et si elle contient une périodicité, c'est-à-dire une répétition du(des) jour(s) de circulation durant cette période de validité (= caractéristique de circulation). Néanmoins, il peut être dérogé à ces conditions pour toute demande visant à tenir compte de TCR annoncés (par Infrabel ou par un gestionnaire de l'infrastructure voisin).

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 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.7.

Dans le cas où le gestionnaire de l'infrastructure constate, lors de l'analyse de la demande de capacité, que cette dernière contient des élément bloquants pour l'allocation du sillon (par exemple, le candidat a introduit une demande de capacité pour un train électrique sur une ligne non électrifiée), il prend contact avec le candidat lequel a 5 jours calendrier pour lui communiquer les informations correctes par retour d'e-mail. Dans le cas où les informations correctes ne sont pas fournies dans les 5 jours calendrier, la demande est rejetée.

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 2026 :

Late Path Requests		
Premier jour pour la soumission des *Late Path Requests*	Le 15 avril 2025	Candidat
Premier jour pour répondre aux *Late Path Requests*	Le 26 août 2025	Infrabel
Dernier jour pour la soumission des *Late Path Requests*	Le 13 octobre 2025	Candidat
Dernier jour pour répondre aux *Late Path Requests*	Le 6 novembre 2025	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 2026, RNE donne la date suivante :

Ad-Hoc Requests		
Premier jour pour les *Ad-Hoc Requests*	Le 14 octobre 2025	Candidat

Dès qu'Infrabel a traité les *Late Path Requests* (c'est-à-dire au plus tard le 6 novembre 2025), les *Ad-Hoc Requests* - qui concernent aussi bien le long terme que le court terme et le temps réel - 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, et sont valables pour une période appelée « période PERT » ou encore « supplément ». Une période PERT est ainsi la période de temps encadrée par deux dates de mise à jour de l'horaire de service. 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 (voir point 4.5.3.2) ou le temps réel (voir point 4.5.3.3).

Le tableau suivant reprend les dates fixées pour l'horaire de service 2026 :

	Dates ultimes d'introduction de la demande	**Dates d'application**
1ère période	/	14 décembre 2025 (période se termine le 1er février 2026)
2ème période	15 décembre 2025	2 février 2026 (période se termine le 6 avril 2026)
3ème période	9 février 2026	7 avril 2026 (période se termine le 13 juin 2026)

4ème période	20 avril 2026	14 juin 2026 (période se termine le 6 septembre 2026)
5ème période	13 juillet 2026	7 septembre 2026 (période se termine le 12 décembre 2026)

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 point 4.5.3.3).

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-O.12 (*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 des 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 Procédures de coordination des demandes concurrentes de capacités

Des demandes de capacités sont concurrentes si, en respectant toutes les normes de planification, plusieurs sillons de candidats différents requièrent le même élément de l'infrastructure ferroviaire (un aiguillage, une section, une voie à quai,…) au même moment.

Le gestionnaire de l'infrastructure organise la coordination des demandes concurrentes de capacités 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 de capacités 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 de capacités, 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 ».

Tenant compte de l'endroit du réseau ferroviaire où survient le conflit, la section de l'infrastructure ferroviaire déclarée comme une infrastructure saturée peut concerner :

- une section de ligne si le conflit survient entre deux bifurcations, la section de ligne étant l'intervalle entre deux bifurcations (une bifurcation étant une intersection de lignes ferroviaires permettant d'emprunter des itinéraires différents) ;
- à la fois la section de ligne en amont ainsi que la section de ligne en aval d'une bifurcation si le conflit survient au niveau d'un aiguillage de cette bifurcation ;
- des voies de gares, c'est-à-dire les voies situées entre les grills d'entrée/sortie de la gare.

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 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). Ces règles sont également décrites à l'annexe B.7.

4.5.5.3 Demandes concurrentes de capacités 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 de capacités 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 (*New Path Requests*) 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.

Dès lors qu'une section de l'infrastructure ferroviaire fait l'objet d'une déclaration de saturation, une redevance au titre de la rareté des capacités est appliquée (voir point 5.3.4.3).

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

Si, sur la base des informations dont elle dispose (notamment de l'évolution prévue du trafic), Infrabel identifie un risque de saturation dans un avenir proche pour une section de son infrastructure ferroviaire, elle réalise d'initiative une analyse des capacités (voir point 4.6.5).

Si cette analyse conclut que le risque de saturation de ladite section est avéré, cette section de l'infrastructure ferroviaire fait alors l'objet d'une déclaration de saturation dans le cas de l'anticipation d'une pénurie, conformément à l'article 41, § 1, du Code ferroviaire.

Les conclusions de l'analyse sont publiées en annexe du document de référence du réseau et comprennent notamment une première évaluation de la période d'application de la déclaration de saturation. Cette déclaration de saturation mène à la présentation d'un projet de plan de

renforcement des capacités (voir point 4.6.5), et ce, dans un délai de six mois courant à partir de la publication de la déclaration de saturation. Lors de la présentation du projet de plan de renforcement des capacités, la période d'application de la déclaration de saturation dans le cas de l'anticipation d'une pénurie est confirmée ou revue (la période pourrait ainsi être allongée ou raccourcie ; il pourrait également être mis fin à la déclaration de saturation) en tenant compte de la teneur du projet de plan de renforcement des capacités.

Toute déclaration de saturation dans le cas de l'anticipation d'une pénurie se doit d'être publiée avant le premier jour de soumission des demandes de capacités (*New Path Requests*) pour l'horaire de service durant lequel elle entrera en vigueur.

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 plan de renforcement des capacités 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 doit indiquer dans sa demande de capacités dans *Book In* s'il prévoit d'incorporer des transports exceptionnels dans son/ses train(s). Le cas échéant :

- dans le cadre de l'autorisation provisoire lui ayant été délivrée préalablement par le gestionnaire de l'infrastructure (pour plus d'informations sur le service YourXXL INFRABEL, voir point 5.4.3), il doit préciser le numéro de l'autorisation dans la rubrique prévue à cet effet ;
- pour les transports combinés qui circulent sous les conditions de l'autorisation permanente délivrée par Infrabel (voir annexe C.2), le numéro de cette autorisation doit être renseigné dans la rubrique « Autre information ». Dans le cas d'un transport international, le numéro

d'autorisation belge doit être complété par les numéros d'autorisation étrangers délivrés par les gestionnaires de l'infrastructure en question.

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 se doit d'indiquer dans sa demande de capacités la présence de marchandises dangereuses dans ses trains. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure, ou le cas échéant l'OSS, ne propose un sillon que sur une infrastructure autorisée pour les trains transportant des marchandises dangereuses. La liste de ces infrastructures est reprise à l'annexe D.1.

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.*

Toute modification par le candidat d'un sillon déjà attribué, qui n'empêche pas le respect dudit sillon - incluant notamment les cas de réutilisation et de renumérotation -, ne sera pas considérée comme une nouvelle demande au sens du point 4.2.2.

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-O.12 (*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.

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).

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 en matière de délais et d'utilisation des applications telles que définies au point 4.5.

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.

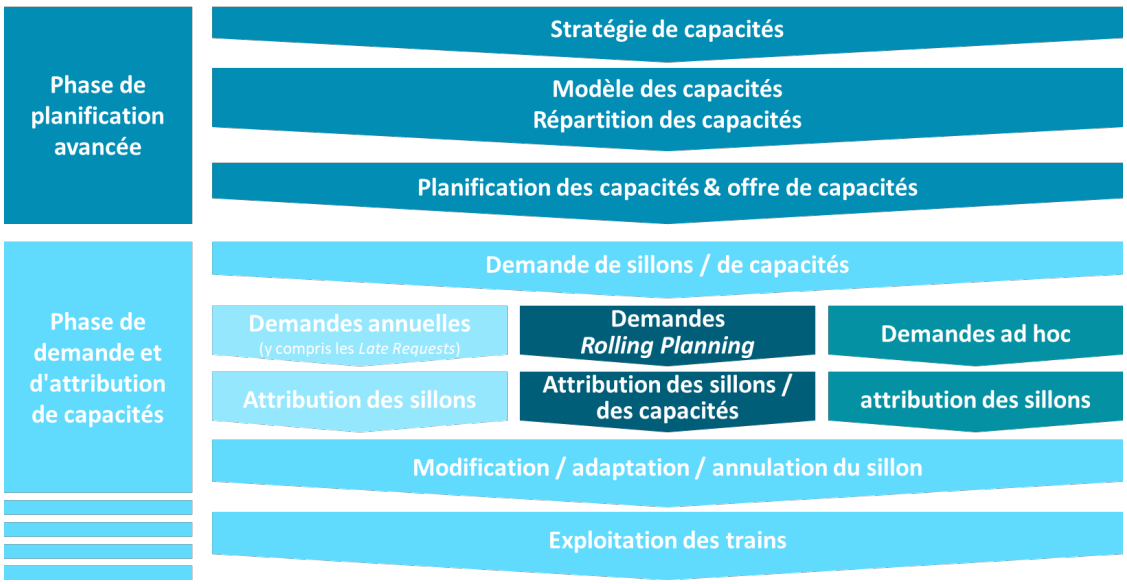
Il se compose d'une meilleure planification des capacités (y compris les restrictions temporaires de capacités) et du processus d'attribution des capacités.

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.

Les différents éléments du processus TTR sont partiellement mis en œuvre à partir de l'horaire de service 2025, à condition qu'ils soient soutenus - lorsque c'est nécessaire - par les cadres juridiques européen et nationaux.

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-[1]60 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 nécessite la division de la capacité en volumes pour le trafic de passagers et de fret et en restrictions temporaires de capacités. En outre, il permet également une allocation plus détaillée de la capacité en fonction du produit (planning annuel, *rolling planning*, capacités *ad-hoc* et capacités non planifiées [si disponible]). 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 4.9.3.2 et 4.9.3.2.1.

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).

Les études de faisabilité : les études de faisabilité sont demandées par les candidats afin d'obtenir une bonne compréhension et indication de la manière dont les sillons pourraient s'intégrer dans l'horaire de service avant qu'ils n'introduisent leurs demandes de capacités officielles. Néanmoins, une réponse à une étude de faisabilité n'est pas contraignante pour le gestionnaire de l'infrastructure. De même, le résultat d'une étude de capacité ne constitue pas un engagement quant à l'attribution d'un sillon. Les études de faisabilité sont décrites au point 4.9.3.4.

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 sur la base des bandes de capacité pour une fenêtre temporelle définie ou sillon, 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.

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.

[1] X représente le jour d'entrée en vigueur de l'horaire de service 2026

Le *European Capacity Management Tool* (ECMT) est un outil informatique pour les gestionnaires de l'infrastructure, les organismes de répartition et les candidats qui aident les gestionnaires de l'infrastructure dans la coordination et la publication de leurs modèles de capacités et de leurs offres de capacités et assistent les candidats pour l'introduction de leurs annonces des besoins en capacités.

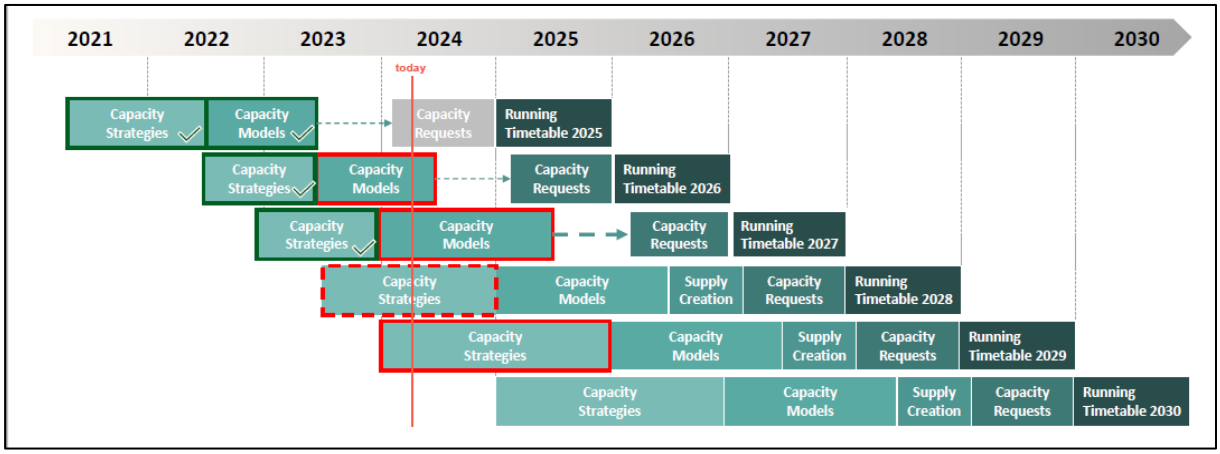
L'accès à ECMT est gratuit. Un compte utilisateur peut être demandé via le lien suivant : https://ecmt-online.rne.eu/user/register.

Davantage d'informations sont à retrouver sur le site suivant : https://ecmt-online.rne.eu/.

4.9.3 Implémentation

Infrabel participe à la mise en œuvre du processus TTR 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 (voir point 4.9.4). Ce champ d'application initial sera élargi progressivement.

En tant que première étape de la mise en œuvre du processus national, Infrabel a publié ses stratégies des capacités pour les horaires de service de 2025 à 2028 pour une partie de son réseau et son modèle des capacités pour les horaires de service 2025 et 2026 via ECMT pour les lignes reprises dans le projet-pilote TTR « Belgique-Pays-Bays (BeNe) ».



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 Stratégie des capacités

La portée géographique de la stratégie des capacités d'Infrabel pour les horaires de service 2028 et 2029 couvre les principaux axes du réseau. En particulier, les lignes classifiées comme lignes à grande vitesse, mass transit et corridors de fret (à l'exclusion des zones portuaires) sont incluses. Une vue d'ensemble est présentée sur la carte « *TTR Capacity Strategy TT2028* » (annexe C.9).

Conformément au processus commun défini dans le *Handbook for Procedures for Capacity Strategy*, Infrabel donnera accès à une version préliminaire du document via le *Business Corner*, via www.infrabel.be/ttr et aussi via https://rne.eu/. Durant la phase de recueil des avis (septembre et octobre), les commentaires et remarques peuvent être adressés au TTR Manager national d'Infrabel.

4.9.3.2 Modèle de capacités avec répartition de la capacité

La portée géographique du modèle des capacités d'Infrabel pour l'horaire de service 2027 couvre les lignes reprises dans le projet-pilote TTR « Belgique-Pays-Bas (*Belgium-The Netherlands*, BeNe) ».

Le modèle capacitaire est basé sur la stratégie des capacités d'Infrabel, les besoins du marché (par exemple un nouveau plan de transport et les besoins en capacité soumis dans le cadre du projet pilote TTR via l'application CEMT) et les restrictions temporaires de capacités (voir point 4.9.2.3) et sert de base pour la préparation des réserves de capacités. Pour atteindre cet objectif, il attribue la capacité à des fins spécifiques :

- la capacité pour le transport de voyageurs ;
- la capacité pour le transport de marchandises ;
- la capacité pour des restrictions temporaires de capacités.

Les volumes disponibles pour le transport de voyageurs et de marchandises se répartissent comme suit :

- la capacité disponible pour les demandes annuelles de l'horaire de service (voir point 4.9.2);
- la capacité protégée pour les demandes *Ad-Hoc* (voir point 4.9.2);
- la capacité protégée pour les demandes dans le *rolling planning* (voir point 4.9.2);
- (si disponible) la capacité non planifiée.

Le modèle de capacités est publié à X-21 dans sa forme provisoire et à X-18 dans sa forme définitive dans ECMT (https://ecmt-online.rne.eu).

4.9.3.2.1 Annonce des besoins en capacités

Les candidats peuvent communiquer leurs besoins capacitaires relatifs aux lignes pilotes TTR « BeNe » à Infrabel avant au plus tard X-24 pour l'horaire de service 2027 via ECMT (https://ecmt-online.rne.eu/), lesquels serviront de base à la préparation du modèle de capacités pour les lignes incluses dans le projet pilote TTR « Belgique-Pays-Bas (BeNe) » et, par extension, à l'essai du processus et des technologies de l'information qui l'accompagnent.

Les candidats doivent suivre les instructions du *Handbook for Procedures for Capacity Model* lors de la rédaction et la soumission de leurs annonces des besoins en capacités.

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.

Dans le cas où Infrabel identifierait des annonces concurrentes de besoins de capacités, 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.

4.9.3.3 Offre de capacités

Sur la base de la répartition des capacités prévue dans le modèle de capacités, Infrabel s'attachera à définir une offre détaillée des capacités vers X-18 sous la forme d'un diagramme temps-espace. 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 au plus tard à X-11 via ECMT, pour les lignes qui font partie du projet pilote TTR « Belgique-Pays-Bas (BeNe) ».

4.9.3.4 Etudes de faisabilité

Les candidats peuvent introduire des demandes d'étude de faisabilité concernant le réseau d'Infrabel au plus tôt à partir de X-15. En cas de demande internationale, l'étude sera réalisée conjointement par les gestionnaires de l'infrastructure concernés. Les études de faisabilité peuvent être demandées pour diverses raisons, y compris, par exemple, pour l'étude d'un sillon lié à un nouveau trafic, si l'offre de capacités ne fournit pas suffisamment d'informations au candidat, … Les études de faisabilité n'amènent en principe pas à une révision de la répartition des capacités (voir point 4.9.3.2).

Pour de meilleurs résultats, il est recommandé aux candidats d'utiliser PCS pour l'introduction des demandes d'études de faisabilité. Le processus détaillé pour les demandes d'études de faisabilité peut être consulté dans le *Handbook for Procedures for Feasibility Studies*.

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 critiques 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 « BeNe ». Vous trouverez plus d'informations sur ce projet-pilote dans le *Pilot Information Document* et les documents y afférents : https://rne.eu/capacity-management/ttr/implementation/pilots-and-mvp/ttr-pilot-amsterdam-brussels/.

Les lignes du réseau ferroviaire d'Infrabel sur lesquelles le projet-pilote « BeNe » est d'application peuvent être variables selon les thèmes, mais en tant que noyau, elles se présentent comme suit :

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 :

- Les tests de la phase de planification avancée du processus TTR, y compris la stratégie des capacités, le modèle des capacités et l'offre des capacités ;
- 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 ECMT sur les lignes-pilotes. L'intention est que toutes les demandes soient basées sur ces réserves de capacités.
- 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.

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.7.

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 1er 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.

5.1 Introduction

5.1.1 Catégories de services

Conformément à l'article 9 du Code ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure et le cas échéant 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 accès et 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 **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 repris 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 : transport et la distribution du courant de traction (prestations minimales), autres services de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction (prestations complémentaires), 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 offre d'autres services que ceux décrits dans le document de référence du réseau. Ceux-ci sont à retrouver sur https://www.infrabel.be/fr/produits.

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 (YourMoves), les *New Path Requests* sont traités conformément à l'article 33 paragraphe 1er du Code ferroviaire et en suivant le calendrier établi par *RailNetEurope* (voir point 4.5.1). 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 point 4.5.2 et point 4.5.3).

Les délais de traitement des demandes d'accès aux installations de service (YourFacilities) 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 de l'Agence fédérale de Régulation du Transport. Ils sont repris au point 7.3.4.6.

Les délais de traitement des demandes d'accès aux prestations complémentaires et connexes (YourXXL, YourPower [approvisionnement en courant de traction et autres services de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction] et YourTechnicalControl) 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 :

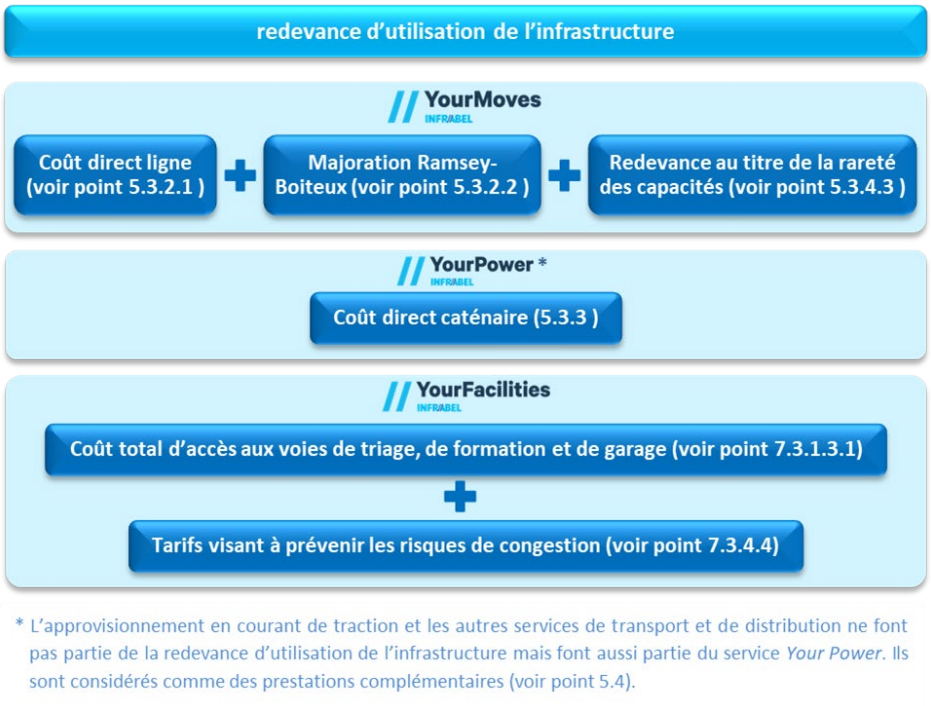
- la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21/11/2012 *établissant un espace ferroviaire unique européen* ;
- le Règlement d'Exécution UE 2015/909 du 12/06/2015 *concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire*.

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 r*elatif 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 d'une redevance 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.

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 le service YourMoves (voir chapitre 4) et partiellement dans le service YourPower (voir point 5.3.3).

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.

Outre ces coûts directs et conformément à l'article 56 du Code ferroviaire, le Roi a décidé, par l'intermédiaire 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*, de permettre au gestionnaire de l'infrastructure de percevoir des majorations de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Afin de se conformer à l'article 56 du Code ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure a notamment été tenu, préalablement à la publication de l'arrêté royal susmentionné, de réaliser un rapport d'évaluation de la pertinence de majorations pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe 24, point 1 du Code ferroviaire, et en retenant les plus pertinentes. En effet, ces majorations ne peuvent être perçues que si le marché s'y prête et visent, par ailleurs, à permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de procéder au recouvrement total des coûts qu'il encourt. Lors de la détermination des règles des majorations, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire se doit de respecter les principes repris à l'article 14 de l'arrêté royal évoqué ci-avant.

Sur cette base, 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.

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

Avec PAC = parcours à charge et PAV = parcours à vide. Le coût direct caténaire s'applique uniquement aux trains-kilomètres effectifs des trains ayant recours à l'énergie de traction. Pour les associations touristiques, voir 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 ». 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 à retrouver 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 parcours à charge des 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-Midi[2]. La période de pointe JNM ne s'applique qu'au tronçon de la jonction Nord-Midi.

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

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 :

$$MU_RB = \sum_i (l_i * mu_{rb_{jlmi}})$$

Avec :

- mu_rb_{jlmi} : 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 à retrouver à l'annexe F.2.

5.3.3 Coût direct caténaire // YourPower INFRABEL

Le coût direct caténaire recouvre l'utilisation des systèmes d'alimentation électrique pour le courant de traction. Cette composante est appliquée à la consommation énergétique.

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 à retrouver à l'annexe F.2.

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

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 à retrouver 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 :

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

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

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

Le prix unitaire applicable à ces essais est à retrouver à l'annexe F.2.

5.3.4.3 Redevance au titre de la rareté des capacités

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.

Le champ d'application de la redevance au titre de la rareté des capacités varie en fonction que la déclaration de saturation est publiée ou non lors de l'introduction des demandes de capacités (voir point 4.6). Ce faisant, la redevance au titre de la rareté des capacités se compose de deux volets.

Le premier volet de la redevance au titre de la rareté des capacités concerne les *New Path Requests* en concurrence introduits sur une infrastructure ferroviaire ne faisant - lors de l'introduction de ces demandes de capacités - l'objet d'aucune déclaration de saturation. Afin d'optimiser l'attribution des capacités sur le réseau d'Infrabel, ce volet vise à inciter les candidats à accepter les alternatives dans le cadre des procédures de coordination. Dès lors, Infrabel l'applique aux sillons attribués suite à l'application des critères de priorité lorsqu'à l'issue de la procédure de coordination des demandes de *New Path Requests* et de la consultation des candidats, il s'est avéré impossible pour Infrabel de

répondre favorablement à toutes les demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure ferroviaire.

Le second volet de la redevance au titre de la rareté des capacités concerne toute demande de capacités (*New Path Request, Late Path Request et Ad-Hoc Request*) introduite sur une infrastructure ferroviaire faisant - lors de l'introduction de la demande de capacités - l'objet d'une déclaration de saturation. Dès lors que la déclaration de saturation et donc la rareté des capacités sur la section de l'infrastructure concernée sont connues lors de l'introduction de la demande de capacités, ce volet vise à inciter les candidats à opter pour des itinéraires alternatifs afin d'optimiser l'attribution des capacités sur cette section de l'infrastructure. Infrabel applique ainsi ce second volet à l'ensemble des sillons attribués sur la section de l'infrastructure faisant l'objet d'une déclaration de saturation.

Cette redevance diffère selon que la déclaration de saturation porte sur une section de ligne ou sur des voies d'une gare et se présente comme suit :

- Redevance au titre de la rareté des capacités pour une déclaration ayant trait à une section de ligne :

$$\boldsymbol{RRC_SILLON = rrc_sillon_s}$$

Avec :

- rrc_sillon_s: le coefficient unitaire de la redevance au titre de la rareté des capacités en fonction du segment « s » exprimé en €. Le coefficient unitaire varie selon qu'il s'agisse du premier ou du second volet.

- Redevance au titre de la rareté des capacités pour une déclaration ayant trait aux voies d'une gare :

$$\boldsymbol{RRC_GARE = rrc_gare_{s\,g}} * (1+ Min_S * 0{,}1)$$

Avec :

- rrc_gare_s: le coefficient unitaire de la redevance au titre de la rareté des capacités en fonction du segment « s » et de la catégorie de la gare « g » exprimé en €. Le coefficient unitaire varie selon qu'il s'agisse du premier ou du second volet ;
- Min_S : minutes d'occupation supplémentaires au-delà d'une minute.

La redevance au titre de la rareté des capacités est due tant que la déclaration de saturation est en vigueur. Si la déclaration de saturation devait être levée sur la base de l'analyse des capacités ou d'une révision de celle-ci notamment suite à une évolution de la demande, la redevance au titre de la rareté des capacités ne serait alors plus due sur la section de l'infrastructure concernée à compter de la date de la levée de ladite déclaration de saturation.

L'ensemble des coefficients unitaires propres à chacun des volets sont repris dans l'annexe F.2.

5.4 Prestations complémentaires et redevances

5.4.1 Approvisionnement en courant de traction // YourPower INFRABEL

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 ;
- répartir les risques sur une période plus longue.

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).

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 à retrouver à l'annexe F.3.

5.4.2 Autres services de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction YourPower INFRABEL

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 de l'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 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 ;
- les montants liés aux échanges d'électricité sur les tronçons aux frontières entre les gestionnaires de l'infrastructure.

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 managemen*t (I-CBE.41, voir coordonnées au point 1.6.1).

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

5.4.3 Services pour transports exceptionnels // YourXXL

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 pour lequel une autorisation permanente est délivrée par Infrabel (voir annexe C.2).

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

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

Infrabel met à la disposition des candidats des informations via différents canaux :

- via ses applications et la documentation qui y est consultable, le *Business Corner* offre gratuitement l'accès aux informations nécessaires à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées (prestations minimales, voir point 5.3) ainsi qu'à des informations complémentaires ;
- le service payant *Traffic Information Messages (TIM)* qui propose :
  - le flux de données *TIM – Basic* qui permet d'obtenir au format XML les messages commerciaux relatifs à la planification et au temps réel (prestation connexe - voir point 5.5.2.1) ;

- la possibilité de développer un flux de données répondant aux besoins spécifiques d'un candidat via *TIM – Tailor Made* (prestation connexe - voir point 5.5.2.2).

5.5.2.1 Traffic Information Messages - Basic

Grâce au flux de données *TIM- Basic*, Infrabel offre la possibilité aux candidats de recevoir au format XML les informations suivantes :

- messages ayant trait à la planification :
  - *TrainSchedule* : planification des trains pour la période à venir, telle que définie par le candidat ;
  - *DeletedTrain* : trains supprimés ;
  - *DeletedBulletins* : bulletins « service des trains » n'étant plus en vigueur.
- messages ayant trait au temps réel :
  - *AddedTrain* : nouveau train créé en temps réel ;
  - *CanceledRemoval* : rétablissement d'un train suite à l'annulation d'un bulletin ;
  - *ChangedTrain* : modification générale des données ou de l'itinéraire du train (incluant les annulations) ;
  - *TrackChange* : changement de voie ;
  - *Tracking* : localisation actuelle du train (incluant un aperçu depuis le point de départ jusqu'à la position actuelle) ;
  - *Deactivate* : notification de la désactivation d'un train bloqué sur le réseau.

La grille tarifaire de *TIM - Basic* couvre la mise en place du flux de données et la maintenance correspondante ; les données sont quant à elles gratuites. Les tarifs applicables à *TIM - Basic* sont disponibles en annexe F.3.

Mise en œuvre progressive

Dans le cadre de la mise en œuvre progressive de la tarification pour *TIM - Basic*, les coûts liés à la mise en place et à la maintenance du flux de données ne seront pas facturés en 2025.

Les candidats souhaitant utiliser *TIM - Basic* doivent conclure un contrat à cet effet avec Infrabel. Un modèle de ce contrat peut être obtenu auprès du service Account Management (I-CBE.41, voir les coordonnées au point 1.6.1).

5.5.2.2 Traffic Information Messages – Tailor Made

Si un candidat souhaite obtenir des informations complémentaires non incluses dans les jeux de données mis à disposition par Infrabel ou les recevoir dans un format spécifique, il peut en faire la demande via *TIM – Tailor Made*. Infrabel en analysera alors la faisabilité. Si la demande est réalisable, un devis sera établi conformément aux principes de l'article 51 du Code ferroviaire et transmis au candidat.

5.5.3 Contrôle technique du matériel roulant // YourTechnicalControl INFRABEL

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-O* via le formulaire de demande d'itinéraires dans le cadre des parcours hors sillons. Les *Areas I-O* (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 à retrouver 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.

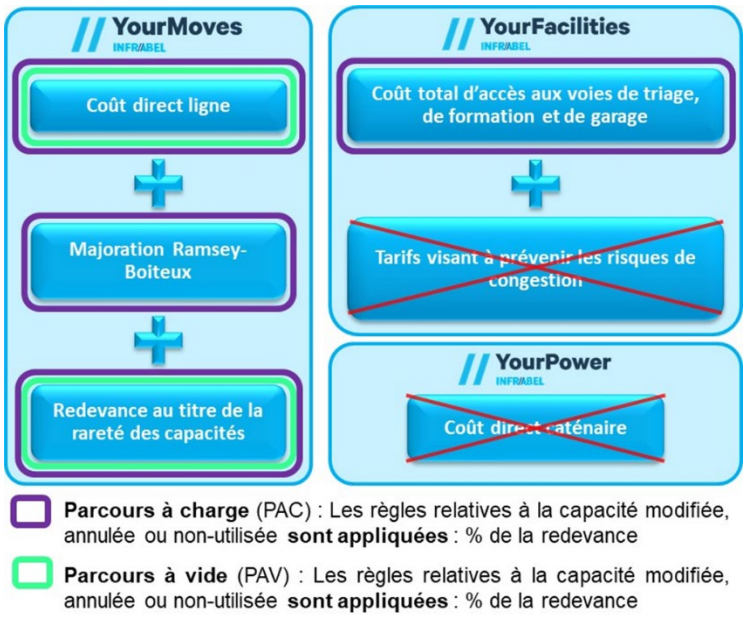
5.5.5 Services de maintenance lourde

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 :



Les principes généraux sont décrits aux points 5.6.1 à 5.6.4 ci-dessous, et des schémas et illustrations de ces principes sont repris respectivement aux annexes F.6.1 et F.6.2.

Par infrastructure disponible ou indisponible, il est visé l'infrastructure concernée par le sillon attribué.

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 un sillon déjà attribué (voir point 4.8.1.1) est traitée comme une nouvelle demande.

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

Pour les parties non modifiées de la dernière version du sillon attribué à la demande du candidat, la redevance est due dans sa totalité, que le sillon ait été utilisé ou non.

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 le sillon attribué (voir point 6.3.3.1).

Dans le cas où les mêmes origine et destination sont conservées (déviation), la redevance due est celle correspondant à la dernière version du sillon attribué à la demande du candidat, peu importe si le parcours réellement effectué est plus cher ou moins cher que la dernière version du sillon attribué à la demande du candidat.

Dans le cas où l'origine et/ou la destination sont adaptées (détournement ou limitation de parcours), la redevance due est celle correspondant au parcours commun entre le nouveau parcours et la dernière version du sillon attribué 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 le sillon attribué 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, sauf si le train a pris le départ ; dans ce cas, la redevance correspondant à chaque partie disponible en amont de la première section de l'infrastructure indisponible est due.

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 de travaux ou non - ne donnent droit à aucune indemnisation du titulaire des sillons par le gestionnaire de l'infrastructure.

5.6.3 Pénalités suite à la non-utilisation par le candidat

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

5.6.3.1 Infrastructure disponible

Si le sillon n'est pas utilisé - 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 totalement ou partiellement indisponible pour une cause externe au candidat

Dans le cas où l'infrastructure est totalement indisponible, la redevance n'est pas due pour le sillon en question.

Dans le cas où l'infrastructure est partiellement indisponible, la redevance n'est due en cas de non-utilisation que pour la partie disponible.

5.6.4 Pénalités pour l'annulation des sillons par le candidat

Les pénalités décrites ci-après affectent les sillons 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 annuler tout ou partie des sillons attribués. 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.

Ce tableau n'est pas d'application pour la redevance au titre de la rareté des capacités (voir point 5.3.4.3) qui est due intégralement pour toute annulation du sillon dans les 60 jours précédant le départ planifié.

Le document *Introduction of harmonized thresholds for path cancellation for timetable 2025 for TTR first wave implementers,* disponible sur https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/12/2022-12-06-CC-Hamonized-Thresholds-Applicants-path-cancellation-version-1.0.pdf, contient les seuils communs (délais) conseillés dans le cadre de l'application du TTR (voir point 4.9).

Il faut remarquer que les seuils communs correspondent entièrement aux seuils déjà utilisés par Infrabel pour calculer les pénalités en cas de modification ou d'annulation des sillons par le candidat.

5.6.4.2 Infrastructure totalement ou partiellement indisponible pour une cause externe au candidat

Dans le cas où l'infrastructure est totalement indisponible, la redevance n'est pas due pour le sillon en question.

Dans le cas où l'infrastructure est partiellement indisponible, la redevance n'est pas due pour la partie indisponible de l'infrastructure. Pour la partie disponible de l'infrastructure, si le détenteur de ce sillon l'annule en tout ou en partie, la redevance n'est pas due sauf si le train a pris le départ ; dans ce cas, la redevance n'est due que pour les parties utilisées.

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 (voir 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 gouvernance et 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).

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 révise 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 (voir annexe B.2.1) ou du contrat de réservation des capacités (voir 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. 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 (voir annexe B.2.1) ou le contrat de réservation des capacités (voir 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://rne.eu/it/rne-applications/cis/), 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 1er 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 1er 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 1er juin de l'année pour laquelle la contribution est due, le chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par celle-ci sur le transport intérieur de voyageurs sur cette infrastructure ferroviaire au cours de l'année calendrier précédente, ainsi que les éléments en permettant le contrôle.
2. Sur base des données communiquées par les entreprises ferroviaires conformément au point précédent, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire notifie à chaque entreprise ferroviaire redevable de la contribution, au plus tard le 15 juin de chaque année, le montant de la contribution dont elle est redevable pour l'année en cours.
3. L'entreprise ferroviaire redevable de la contribution verse au gestionnaire de l'infrastructure, au plus tard le 30 juin de l'année en cours, le montant de la contribution dont il est redevable pour cette année.
4. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire verse les sommes perçues à l'exploitant de l'infrastructure Diabolo dans les vingt jours ouvrables de la perception de celles-ci. Pour s'assurer du paiement de cette contribution, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut imposer aux entreprises ferroviaires la fourniture d'une garantie financière. Celle-ci est proportionnelle à la contribution dont l'entreprise ferroviaire en question est redevable, transparente et non discriminatoire.

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.

6.2.3 Informations à fournir sur le matériel roulant

L'entreprise ferroviaire doit déclarer la composition réelle de son train avant le départ de celui-ci. Cette déclaration doit se faire via l'application *Fill In* disponible sur le *Business Corner*.

Pour le séjour des wagons sur les voies locales (garage et manœuvre), la déclaration de séjour doit se faire dès le début du séjour des wagons - ainsi qu'après le départ de ces derniers - via l'application *Merl In* également disponible sur le *Business Corner.*

Les coordonnées de l'expert responsable se retrouvent au point 1.6.1.

6.2.4 Règle générale concernant le respect du sillon

Conformément à l'article 2.5.3 du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, 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 le train et le réseau.

Si Infrabel constate un manquement répété à cette obligation pour un ou plusieurs sillon(s), Infrabel en avise l'entreprise ferroviaire - et le cas échéant également le candidat non entreprise ferroviaire ayant désigné l'entreprise ferroviaire pour l'utilisation du(des)dit(s) sillon(s) - par e-mail et ensuite par courrier recommandé. Si la situation n'est pas régularisée dans le délai indiqué dans le courrier recommandé, Infrabel supprime le(s)dit(s) sillon(s).

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 prescriptions relatives à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire belge, rédigées par le gestionnaire de l'infrastructure, sont reprises dans les différents fascicules de la Réglementation et Documentation pour l'Exploitation de l'Infrastructure (RDEI).

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). En fonction de la durée de l'incident, les adaptations apportées aux sillons se font de la manière suivante :

- dans le cas d'un incident d'une durée de 3 jours au maximum, les sillons sont adaptés en temps réel par Infrabel ;
- dans le cas d'un incident d'une durée de plus de 3 jours :
    - les sillons sont adaptés en temps réel par Infrabel jusqu'au deuxième jour ouvrable qui suit le jour de l'incident ;
    - un plan alternatif est élaboré par les services de planification d'Infrabel et les demandes d'adaptation des sillons doivent être introduites dans *Book In* par le candidat, à partir du troisième jour ouvrable qui suit le jour de l'incident.

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.

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).

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 l'application *Track In* disponible sur le B*usiness Corner* 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 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://rne.eu/it/rne-applications/tis/.

L'application *Fill In* disponible via le *Business Corner* propose, aux entreprises ferroviaires, différentes interfaces pour envoyer la déclaration réelle de composition des trains (xml TCM TAF TSI [version 2.1.6 ou 2.4.1], xml *Fill In* nationaux, générateur xml ou interface web). Les données à fournir sont à minima un EVN pour le/les élément(s) de traction réel(s) et les EVN des véhicules constituant le train ainsi que d'autres informations telles que la longueur des wagons, le tonnage, la présence de marchandises dangereuses, ...).

Quant à l'application *Merl In* également disponible via le B*usiness Corner, elle* propose aux entreprises ferroviaires différentes interfaces pour envoyer la déclaration réelle de séjour de leurs wagons sur les voies locales (xml *Merl In* nationaux, générateur xml ou interface web).

7. Installations de service

Pour l'horaire de service 2026, Infrabel instaure deux *Proofs of Concept* afin d'introduire et d'évaluer des statuts de voies réservables (voir points 7.3.1.2 et suivants), et ce, sur un périmètre limité.

D'une part, le statut de voie réservable dédiée à la desserte d'une ou plusieurs entreprises (VDBS) est attribué aux voies 412 à 416 du faisceau A2 de Muizen-Goederen et vise à optimiser les flux entrants et sortants vers les entreprises raccordées.

D'autre part, le statut de voie réservable - traction Z (diesel) (VRS-TZ) est attribué aux voies 903, 906 à 909 et 911 à 914 du faisceau N d'Anvers-Nord et le statut de voie réservable - traction E (électrique) (VRS-TE) est attribué aux voies 915 à 921 du faisceau N d'Anvers-Nord et vise à optimiser la gestion du faisceau en prévoyant des voies dédiées exclusivement au stationnement des moyens de traction.

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, par exemple le Rail Facilities Portal - http://railfacilitiesportal.eu, contacter contact@railfacilitiesportal.eu pour plus d'informations) 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 // YourFacilities 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 (pour les conditions particulières applicables à ces faisceaux, voir point 7.3.4).

En ce qui concerne les faisceaux exploités par Infrabel, les entreprises ferroviaires peuvent demander au préalable un accès à deux catégories principales de voies de faisceaux :

- 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 d'Infrabel. Ces voies ne sont pas réservables.

  Dans certains cas, ces voies acquièrent le statut de voies haute densité (VHDS, voir point 7.3.4.4).

- les voies réservables (VRS)

  Les voies réservables désignent des voies situées dans une installation de service gérée par Infrabel et qui peuvent être attribuées pour un usage spécifique, et ce, pour une durée déterminée.

  Les voies réservables doivent être réservées par l'entreprise ferroviaire et lui être attribuées avant d'être occupées.

  Il existe quatre statuts de voies réservables :

  - les voies réservables - parking (VRS-P)

    Les voies de faisceaux reçoivent le statut de voies réservables – parking 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 au faisceau, ainsi que des voies de circulation appartenant au faisceau ;
    - les opérations des entreprises raccordées au faisceau ;
    - l'exploitation quotidienne du faisceau (manœuvre, parking court, réutilisation, ...).

  - les voies réservables dédiées à la desserte d'une ou plusieurs entreprises (VDBS)

    Les voies de faisceaux reçoivent le statut de voies réservables dédiées à la desserte d'une ou plusieurs entreprises si, pour au minimum la durée d'un horaire de service, ces voies sont nécessaires pour la desserte d'une ou plusieurs entreprises raccordée(s).

  - les voies réservables - traction Z (diesel) (VRS-TZ)

    Les voies de faisceaux reçoivent le statut de voies réservables – traction Z lorsque, pour des raisons d'optimisation dans la gestion d'un faisceau, il importe de dédier des voies exclusivement au stationnement des moyens de traction diesel.

  - les voies réservables - traction E (électrique) (VRS-TE)

    Les voies de faisceaux reçoivent le statut de voies réservables – traction E lorsque, pour des raisons d'optimisation dans la gestion d'un faisceau, il importe de dédier des voies exclusivement au stationnement des moyens de traction électrique.

Pour l'ensemble des voies dans ses faisceaux, 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.

		Paramètres	
PAC - PAV	**Type de trafic**	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.

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 et d'utilisation

Toute entreprise ferroviaire voulant accéder à 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-O,* pour les coordonnées, voir 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-O* concernée. L'*Area I-O* 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-O* à laquelle l'installation appartient. Les coordonnées des *Areas I-O* se trouvent à l'annexe D.9.

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.

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

L'équipement technique des faisceaux exploités par Infrabel se retrouve à l'annexe F.1. L'annexe D.7 indique les heures d'ouverture de ces faisceaux et le protocole local y afférent 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 réservables.

En revanche, des tarifs visant à prévenir le risque de congestion des voies opérationnelles (VOS - voir définition au point 7.3.1.2) 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 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 1re, 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 heures pour effectuer les manœuvres ;
- DP_CT_l : durée d'occupation standard de la VHDS « l » en heures 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	*Si le faisceau se compose de différents types de voies, les durées standard les plus longues seront d'application.*
	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 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.

7.3.4.4.5 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, 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 (I-CBE.423, voir coordonnées au point 1.6.1).

7.3.4.5 Conditions d'accès et d'utilisation

Les conditions d'accès aux faisceaux de triage, de garage et de formation ainsi que leurs conditions d'utilisation 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 et de les utiliser.

Types de voies

L'annexe F.1 présente l'ensemble des voies des installations de service d'Infrabel, notamment les faisceaux, que les entreprises ferroviaires peuvent utiliser.

Parmi ces voies, deux catégories peuvent faire l'objet d'une demande préalable d'utilisation de la part des entreprises ferroviaires. Il s'agit des voies opérationnelles et des voies réservables. Néanmoins, il convient de distinguer ces deux catégories de voies. En effet, les voies opérationnelles ne sont pas réservables et des durées maximales ont été définies en ce qui concerne leur occupation. L'annexe F.1 présente la durée maximale d'occupation de chaque voie qui appartient à ce type de voies (en heures).

En revanche, les voies réservables doivent être réservées par l'entreprise ferroviaire et lui être attribuées avant d'être occupées. Elles peuvent être attribuées à l'entreprise ferroviaire au maximum pour la durée de l'horaire de service auquel la réservation se rapporte.

Introduction des demandes

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

  L'accès aux voies opérationnelles, utilisables par l'entreprise ferroviaire pour une durée limitée, peut être demandé au préalable via le formulaire B.1.4 (expression de besoins). Dans ce formulaire, l'entreprise ferroviaire doit indiquer pour le faisceau souhaité, tenant compte des caractéristiques de la voie / des voies (par exemple, la longueur de la voie) et de la durée maximale d'occupation de la voie / des voies concernée(s) :

  - les périodes et tranches-horaire souhaitées,
  - les caractéristiques du matériel roulant qui accèdera au faisceau (longueur etc.),
  - le type d'opération qu'elle souhaite y réaliser,
  - l'équipement souhaité (par exemple, installation de préchauffage électrique, accès routier etc.),
  - le cas échéant, le nom de l'autre entreprise ferroviaire qui assurera l'acheminement au départ ou à l'arrivée du train,
  - éventuellement, la ou les VOS de préférence dans le faisceau,

et ce pour permettre à Infrabel d'évaluer au préalable, quand cela est possible, la ou les voie(s) nécessaire(s) pour les opérations. Dans ce cas, la ou les voie(s) demandée(s) par l'entreprise ferroviaire/désignée(s) par Infrabel est/sont intégrée(s) dans le planning pour le temps nécessaire demandé/estimé. Dans le cas où l'information précitée n'est pas communiquée par l'entreprise ferroviaire, Infrabel estime le temps d'occupation en fonction de la gestion optimale de la capacité. Dans les deux cas, la ou les voie(s) est/sont intégrée(s) dans le planning pour une durée ne dépassant pas la durée maximale d'occupation définie pour ladite/lesdites voie(s).

Le formulaire B.1.4 doit être envoyé par courrier électronique à l'adresse du bureau '*Operational Planning*' de *l'Area* gérant l'installation concernée. La liste des adresses des bureaux '*Operational Planning*' se retrouve sur le formulaire B.1.4.

Pour introduire son expression de besoins en temps réel, l'entreprise ferroviaire doit s'adresser directement au poste de signalisation gérant l'installation concernée. Les coordonnées des postes de signalisation se trouvent à l'annexe D.10.

- Les voies réservables (VRS)

Les demandes de réservation des voies réservables sont classifiées en fonction 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 2026 peuvent être introduites à partir du 1er juillet jusqu'au 1er octobre 2025. 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 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 - ; la demande de réservation complète/complétée devant parvenir à Infrabel pour le 1er octobre 2025 au plus tard. Toute demande étant incomplète à cette date sera d'office refusée.

- demandes tardives

Les demandes tardives pour l'horaire de service 2026 sont les demandes introduites après la date butoir pour l'introduction des demandes annuelles et qui ne sont pas couplées à une demande *Ad-Hoc* ponctuelle de capacité de l'infrastructure (c'est-à-dire, une *Ad-Hoc Request* pour un seul sillon-jour).

Elles peuvent ainsi être introduites à partir du 2 octobre 2025 jusqu'au dernier jour de l'horaire de service 2026. 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 sur une voie non encore attribuée moins de 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 introduites moins de 5 jours ouvrables avant la première occupation souhaitée.

Les coordonnées des postes de signalisation se trouvent à l'annexe D.10. Un document reprenant la liste des voies réservables attribuées et non attribuées est repris à titre indicatif sur le *Business Corner (Documentation → Capacity Allocation → Your Facilities)*.

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.

- demandes *Ad-Hoc*

Les demandes *Ad-Hoc* sont les demandes couplées à une demande *Ad-Hoc* ponctuelle de capacité de l'infrastructure (c'est-à-dire, une *Ad-Hoc Request* pour un seul sillon-jour). Elles peuvent être introduites à partir du 15 octobre 2025 jusqu'au dernier jour de l'horaire de service 2026. 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 capacité de l'infrastructure dans *Book In* (ou au formulaire adéquat repris aux annexes B.1.1 ou B.1.2 du présent document dans le cas où *Book In* est indisponible, voir point 4.2.2.2).

Dans le cas où la demande est introduite sur une voie non encore attribuée moins de 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 (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.10. Un document reprenant la liste des voies réservables attribuées et non attribuées est repris à titre indicatif sur le *Business Corner*.

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 dans les cinq jours ouvrables après avoir reçu les informations manquantes. Toute demande étant incomplète à cette échéance sera d'office refusée.

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 capacités de l'infrastructure 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 du bureau '*Operational Planning*' de *l'Area* gérant l'installation concernée. La liste des adresses des bureaux '*Operational Planning*' se retrouve sur le formulaire B.1.4.

Pour introduire une demande de capacités locales en temps réel, 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.10.

7.3.4.6.3 Attribution des capacités locales

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

  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 le bureau '*Operational Planning*' de *l'Area* gérant l'installation concernée. Lors de cette affectation, il est tenu compte, dans la mesure du possible, des besoins exprimés par l'entreprise ferroviaire via le formulaire B.1.4 (voir point 7.3.4.6.1).

  Les coordonnées des postes de signalisation se trouvent à l'annexe D.10.

- Voies réservables (VRS)

  - demandes annuelles

  Pour l'horaire de service 2026, Infrabel communique aux entreprises ferroviaires, par courrier électronique, les voies qui lui sont attribuées au plus tard le 31 octobre 2025.

  Dans le cas où une voie est demandée par plusieurs entreprises ferroviaires pour une même période, Infrabel applique au préalable une procédure de coordination de la gestion des demandes concurrentes. Celle-ci est décrite au point 7.3.4.6.7. Dans le cas de 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 24 novembre 2025 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 coordination de la 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. Une demande en conflit avec une voie qui fait l'objet d'une procédure de coordination en cours, ne sera traitée que suite à la clôture de ladite procédure de coordination.

  Pour toutes les demandes tardives qui sont introduites pendant la période d'attribution des demandes annuelles (c'est-à-dire les demandes tardives introduites entre le 2 octobre et le 31 octobre 2025), le traitement de la demande commence au plus tôt le 1er novembre 2025, en fonction de la date d'introduction de la demande tardive complète.

  Pour toute demande tardive qui ne permet pas à Infrabel de disposer pour le traitement de cette demande du délai de 30 jours civils suivant l'envoi de l'accusé de réception indiquant que la demande est complète (voir ci-dessus), Infrabel traite la demande comme suit:

- si la voie est disponible, Infrabel l'attribue dès que possible ;
- si la voie est déjà attribuée, Infrabel :

  - applique la procédure de coordination reprise au point 7.3.4.6.7 pour la période d'occupation située au-delà du délai de 30 jours civils précité, ;

  - n'applique pas la procédure de coordination reprise au point 7.3.4.6.7 pour la période d'occupation située en-deçà du délai de 30 jours civils précité, mais propose, dans la mesure du possible, des solutions opérationnelles, c'est-à-dire, l'attribution éventuelle d'une autre voie ayant le même statut dans le même faisceau n'ayant fait l'objet d'aucune demande de réservation pour la période concernée.

- 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 coordination de la gestion des demandes concurrentes. Celle-ci est décrite au point 7.3.4.6.7.

La voie concernée sera attribuée pour le jour d'arrivée prévu ainsi que pour le jour calendrier suivant.

Pour toute demande *Ad-Hoc* qui ne permet pas à Infrabel de disposer pour le traitement de cette demande du délai de 5 jours ouvrables tel que repris ci-dessus:

- si la voie est disponible, Infrabel l'attribue dès que possible ;

- si la voie est déjà attribuée, Infrabel n'applique pas la procédure de coordination reprise au point 7.3.4.6.7 mais propose, dans la mesure du possible, des solutions opérationnelles, c'est-à-dire l'attribution éventuelle d'une autre voie réservable dans le même faisceau n'ayant fait l'objet d'aucune demande de réservation pour la période concernée.

Pour les demandes *Ad-Hoc* qui sont soumises pendant la période d'attribution des demandes annuelles (c'est-à-dire les demandes *Ad-Hoc* introduites entre le 15 octobre et le 31 octobre 2025), le délai de réponse de 5 jours ouvrables commence au plus tôt le 1er novembre 2025, en fonction de la date d'introduction de la demande *Ad-Hoc* complète.

L'attribution de la voie se fait via *Book In*, en même temps que la confirmation de la capacité de l'infrastructure correspondante, 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 dudit faisceau. 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 ce que ce matériel soit évacué. Tout autre accord doit être formellement communiqué à Infrabel.

7.3.4.6.4 Modification des capacités locales par l'entreprise ferroviaire

Une demande de modification de réservation d'une voie attribuée ou demandée équivaut à une nouvelle demande et doit dès lors être introduite au moyen du formulaire spécifique présent à l'annexe B.1.5 à l'adresse your.facilities@infrabel.be.

Dans le cas où la modification équivaut à une suppression partielle ou complète d'une voie attribuée ou demandée, elle est traitée conformément au point 7.3.4.6.6.

7.3.4.6.5 Suspension ou modification des capacités locales par Infrabel

Infrabel peut suspendre ou modifier l'occupation de la voie réservable attribuée à une entreprise ferroviaire quand :

- un problème de capacité se présente dans le faisceau concerné pouvant conduire au blocage du faisceau ou de la voie réservable ;
- cette voie réservable n'a jamais été utilisée par l'entreprise ferroviaire concernée ;
- cette voie réservable doit être mise en indisponibilité pour des nécessités opérationnelles ou techniques ;
- cette voie réservable lui est nécessaire pour réaliser des travaux (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 ou plus utiliser, en tout en en partie, une voie réservable lui ayant été attribuée par Infrabel, elle en informe Infrabel dans les meilleurs délais au moyen du formulaire spécifique présent à l'annexe B.1.5 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. Le document reprenant la liste des voies réservables attribuées et non attribuées et repris à titre indicatif sur le *Business Corner* sera ainsi adapté.

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 pour une même période (en l'occurrence lorsque les demandes comportent a minima un jour identique d'occupation).

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

- Demandes annuelles

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

Pour le traitement des demandes concurrentes introduites dans la phase annuelle de réservation, Infrabel applique une procédure de coordination basée sur le dialogue entre Infrabel et les entreprises ferroviaires afin d'essayer de satisfaire les besoins commerciaux de l'ensemble des parties concernées. 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).

Lors de cette procédure, Infrabel propose aux entreprises ferroviaires qui ont introduit des demandes concurrentes pour une même voie, en premier lieu et dans la mesure du possible, des mesures opérationnelles permettant de trouver une solution dans le faisceau concerné, tenant compte des besoins (par exemple, longueur de la voie, présence d'équipements nécessaires, …) exprimés préalablement par ces 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 (pour le formulaire, voir annexe B.1.5). Ces mesures opérationnelles concernent l'attribution éventuelle d'une autre voie de même statut dans le même faisceau n'ayant fait l'objet d'aucune demande de réservation pour la période concernée.

Si les mesures opérationnelles précitées ne permettent pas de trouver une solution, Infrabel propose aux entreprises ferroviaires, en second lieu et dans la mesure du possible, de partager 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. L'absence de réponse endéans le délai défini entraîne le retrait de la demande concernée.

Lorsque la procédure ci-dessus ne permet pas de résoudre le conflit, Infrabel invite les autres entreprises ferroviaires qui ont soumis des demandes (concurrentes ou non) pour obtenir d'autres voies de même statut dans le faisceau concerné à participer au dialogue. Ces entreprises ferroviaires sont libres de participer ou non au dialogue et le cas échéant, d'accepter ou de refuser les solutions proposées par Infrabel.

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

Si la procédure de coordination ne permet pas de résoudre le conflit en question, alors Infrabel applique les critères de priorité suivants (dans l'ordre ci-dessous) pour attribuer la voie faisant l'objet du conflit :

1. Nombre de jours demandés d'occupation de la voie pour l'horaire de service concerné par la demande ;
2. Prise en compte du volume global de voies de même statut qui seront attribuées à chaque entreprise ferroviaire :
   I. Premièrement, la distance totale en mètres de voies de même statut 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 bénéficiant du cumul de mètres de voies de même statut le plus faible dans ce faisceau ;
   II. Deuxièmement, si l'attribution n'a pas pu se faire sur la base de ce qui précède, il est tenu compte de la distance totale en mètres de voies de même statut qui seront attribuées au niveau de l'ensemble des faisceaux inclus dans le même protocole local ou à défaut dans la même *Area* (voir annexe E.2) auquel/à laquelle appartient le faisceau pour lequel les demandes concurrentes ont été introduites ; l'attribution se fera alors à l'entreprise

ferroviaire bénéficiant du cumul de mètres de voies de même statut le plus faible dans ce périmètre ;

3. 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.

En ce qui concerne les voies réservables pour la desserte d'une ou plusieurs entreprises (VDBS), un critère supplémentaire est appliqué avant les critères mentionnés ci-dessus, à savoir :

La priorité est donnée à l'entreprise ferroviaire chargée de la desserte de l'entreprise raccordée la plus proche – dans un rayon de 25 kilomètres autour du faisceau – et disposant à cet effet d'un contrat avec cette entreprise raccordée. Ce critère s'applique également si le contrat est détenu par un candidat non entreprise ferroviaire ayant désigné l'entreprise ferroviaire.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire peut démontrer qu'elle est en négociation en vue de conclure un contrat pour la desserte ou la fourniture de biens et services à une entreprise raccordée, et que ce contrat sera en vigueur au moment de l'utilisation de la voie, cela peut être pris en compte dans le cadre de la procédure de coordination. La durée du contrat peut également être prise en compte pour l'application de ce critère.

Cela vaut également si l'entreprise ferroviaire peut démontrer qu'elle a entamé des négociations pour devenir l'entreprise ferroviaire désignée d'un candidat non entreprise ferroviaire disposant d'un contrat avec une entreprise raccordée pour la desserte ou la fourniture de biens et services. Dans tous les cas, la priorité est toujours accordée au candidat disposant déjà d'un contrat conclu, par rapport à un candidat dont le contrat est encore en cours de négociation.

Le critère de priorité concernant les voies réservables pour la desserte d'une ou plusieurs entreprises (VDBS) est actuellement en cours de discussion avec l'Agence fédérale de Régulation du Transport. Ce critère pourrait être modifié ou adapté suite à ces discussions. Les éventuelles modifications qui en découleront seront communiquées et publiées avant le 30 septembre 2025.

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

L'entreprise ferroviaire (ou les entreprises ferroviaires, le cas échéant) 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.

Dans le cas où Infrabel et l'entreprise ferroviaire concernée concluent qu'il n'existe pas d'alternative viable, Infrabel peut rejeter la demande.

Dans le cas où Infrabel et l'entreprise ferroviaire concernée ne peuvent s'accorder sur une alternative viable, Infrabel peut rejeter la demande en indiquant les alternatives qu'elle juge viables. Infrabel expose par écrit à l'entreprise ferroviaire les raisons pour lesquelles la demande n'a pu être satisfaite à l'issue de la procédure de coordination et, sur la base des informations disponibles, pourquoi elle considère que les alternatives proposées répondent aux besoins du candidat et sont viables.

En cas de rejet de la demande, 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 de manière explicite par e-mail 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.

Si l'entreprise ferroviaire ne répond pas à l'invitation à participer à cette procédure d'évaluation conjointe dans le délai de réponse fixé par Infrabel, 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 afin d'essayer de satisfaire les besoins commerciaux de l'ensemble des parties concernées.

Lors de cette procédure, Infrabel propose à l'entreprise ferroviaire qui a introduit la demande concurrente, en premier lieu et dans la mesure du possible, des mesures opérationnelles permettant de trouver une solution dans le faisceau concerné. Ces solutions opérationnelles concernent l'attribution éventuelle d'une autre voie de même statut dans le même faisceau n'ayant fait l'objet d'aucune demande de réservation pour la période concernée. Infrabel demande également si le demandeur souhaite se faire connaître auprès du détenteur du droit d'accès à la voie concernée. En même temps, il lui est également demandé si un dialogue peut être entamé avec l'entreprise ferroviaire détentrice du droit d'accès à la voie concernée, si les solutions opérationnelles proposées par Infrabel devaient être rejetées.

Infrabel formule autant de solutions opérationnelles qu'il lui est possible en fonction de sa capacité disponible. Le demandeur infirme ou confirme la proposition de solution opérationnelle d'Infrabel endéans la période fixée par Infrabel lors de la transmission de la proposition. L'absence de réponse endéans le délai imparti entraîne le retrait de la demande concernée.

En second lieu, si le demandeur refuse explicitement ces mesures opérationnelles, Infrabel envoie un e-mail au détenteur du droit d'accès afin de :

- lui demander s'il est prêt à entamer un dialogue avec le demandeur ;
- déterminer en quelle mesure le droit d'accès pourrait être modifié pour répondre aux besoins du demandeur (ces mesures portent sur l'attribution d'une autre voie de même statut dans le même faisceau n'ayant fait l'objet d'aucune demande de réservation pour la période concernée ou sur le partage de la voie demandée (par créneaux horaire, jours de semaine, …)).

Le détenteur du droit d'accès doit le cas échéant confirmer ou rejeter les propositions d'Infrabel par e-mail dans le délai fixé par Infrabel lors de la proposition des mesures.

Si le détenteur du droit d'accès rejette explicitement par e-mail l'invitation au dialogue et/ou les solutions opérationnelles ou ne répond pas dans le délai fixé par Infrabel à cet effet, le droit d'accès sera maintenu tel qu'il a été octroyé précédemment.

Le demandeur doit confirmer ou rejeter par e-mail la/les propositions d'Infrabel. Si le demandeur ne répond pas dans le délai fixé par Infrabel à cet effet, la procédure de coordination est interrompue et la capacité sera maintenue telle qu'attribuée précédemment.

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, l'entreprise ferroviaire concernée 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.

Dans le cas où Infrabel et l'entreprise ferroviaire concernée concluent qu'il n'existe pas d'alternative viable, Infrabel peut rejeter la demande.

Dans le cas où Infrabel et l'entreprise ferroviaire ne peuvent s'accorder sur une alternative viable, Infrabel peut rejeter la demande en indiquant les alternatives qu'elle juge viables. Infrabel expose par écrit à l'entreprise ferroviaire les raisons pour lesquelles la demande n'a pu être satisfaite à l'issue de la procédure de coordination et, sur la base des informations disponibles, pourquoi elle considère que les alternatives proposées répondent aux besoins du candidat et sont viables.

En cas de rejet de la demande, 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 de manière explicite par e-mail 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.

Si l'entreprise ferroviaire ne répond pas à l'invitation à participer à cette procédure d'évaluation conjointe dans le délai de réponse fixé par Infrabel, 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

Tout séjour de wagons transportant des marchandises dangereuses sur les voies locales (garage et manœuvre) implique une déclaration de séjour via l'application Merl In (voir point 6.2.3).

7.3.4.6.12 Mesures particulières en cas de perturbation

En cas de perturbation, 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 conformément au point 5.6.

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 4.6.3 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 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. Formulaires de demandes de capacités

B.1.1. Demande de capacités - Voyageurs/Parcours techniques

B.1.2. Demande de capacités - Marchandises

B.1.3. Demande de réservation des bosses de triage à Anvers-Nord

B.1.4. Expression de besoins pour l'utilisation des VOS/VHDS

B.1.5. Formulaires liés aux voies réservables (VRS)

B.1.5.1. Formulaire de demande de réservation des VRS

B.1.5.2. Rapport de motivation pour les VRS

B.1.5.3. Nouvelle demande de VRS - Late Request // Ad-Hoc request

B.1.5.4. Annulation d'une VRS attribuée

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.2.5. Avenant - Financement de l'Agence fédérale de Régulation du Transport

B.2.6. Avenant - Loi du 30 avril 2007 *portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer*

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 concernant la déclaration de saturation

B.4.2. Principes

B.4.2.1. Attribution des capacités en cas de saturation

B.4.2.2. Lignes spécialisées sur le réseau d'Infrabel (liste)

B.4.2.3. Lignes spécialisées sur le réseau d'Infrabel (carte)

B.5. Système d'amélioration des performances

B.6. Ligne du temps concernant la publication des TCR

B.7. Principes d'allocation des capacités sur les RFC

B.8. Attribution de capacité sans cisaillement (horaire de service 2027)

C. Cartes

C.1. Carte du réseau

C.2. RIEI listes 14a, 14b et 14c – 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

C.9. Carte « TTR Capacity Strategy TT2028 »

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 de l'OCT et des *Area's* I-O

D.10. 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. Installation de triage d'Anvers-Nord

E.4.1. Description installation de service - Installation de triage d'Anvers-Nord

E.4.2. Conditions générales d'utilisation de l'installation de triage d'Anvers-Nord pour la fourniture de services de triage à des tiers

E.4.3. Contrat d'échange de données et de confidentialité dans le cadre des services de triage

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

F.6.1. Schémas

F.6.2. Scénarios

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