

1. Critères de priorité pour l’attribution de sillons suite à la déclaration de saturation (*New Path Requests*, voir point 4.6.3 du document principal)

Dès lors qu’une section de l’infrastructure ferroviaire est déclarée saturée, Infrabel attribue les capacités de l’infrastructure sur cette section pour départager les demandes de *New Path Requests* sur la base des critères de priorité tels que décrits ci-après.

1.1 Critères de priorité visés au paragraphe 1^{er} de 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*

§ 1^{er}. Les priorités visées à l’article 43, alinéa 1^{er}, du Code ferroviaire sont les 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.

1.1.1 Définition des types de trains

Type de train	Définition de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 (article 2)	Précision apportée par Infrabel
train à grande vitesse	<i>tout train conçu pour la grande vitesse, circulant souvent en site propre, et assuré par du matériel automoteur spécifique</i>	Lorsqu'il circule en site propre, soit sur une ligne à grande vitesse, il doit être apte à circuler à minima à la vitesse de 220 km/h. Lorsqu'il circule sur les autres types de ligne, il doit à minima répondre aux critères d'un train rapide de voyageurs.
train rapide de voyageurs	<i>tout train apte à circuler à la vitesse autorisée par la signalisation et qui effectue un nombre limité d'arrêts sur la ligne</i>	le « nombre limité d'arrêts sur la ligne » est déterminé comme suit : desserte de moins de 3/5 des gares et/ou points d'arrêt non gardés (PANG) présents sur la ligne (3/5 ou plus = train lent)
train lent de voyageurs	<i>tout train de voyageurs autre que rapide</i>	définition ne nécessitant pas de précision de la part d'Infrabel
train rapide de marchandises	<i>tout train de marchandises apte à circuler à une vitesse égale ou supérieure à 100 km/h</i>	définition ne nécessitant pas de précision de la part d'Infrabel
train lent de marchandises	<i>tout train de marchandises autre que rapide</i>	définition ne nécessitant pas de précision de la part d'Infrabel
autres trains	<i>tout train de service ou de travaux</i>	tout train n'étant pas repris dans les types de trains ci-avant (par exemple, les parcours à vide)

1.1.2 Spécialisation des lignes par type de transport sur le réseau d'Infrabel

Les lignes spécialisées identifiées par Infrabel sont reprises aux annexes B.4.2.2 (sous la forme d'une liste) et B.4.2.3 (sous la forme d'une carte).

1.2 Application du critère de priorité visé au paragraphe 2 de 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

§ 2. Lorsque l'application des priorités visées au paragraphe 1er, ne permet pas d'attribuer une capacité à un candidat plutôt qu'à un autre, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire attribue la capacité au candidat dont la **demande de capacité** produit le **montant total mensuel le plus élevé de redevance d'utilisation** sur le **trajet total demandé** sur l'infrastructure ferroviaire nationale.

Éléments du paragraphe 2 de l'article 3 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019	Précision apportée par Infrabel
demande de capacité	<p>Infrabel calcule la redevance liée à la demande de capacité sur la base d'un sillon qu'elle crée, et qui correspond à cette demande de capacité (i.e. éventuellement corrigée en fonction de l'infrastructure et des temps de parcours réévalués).</p> <p>Tous les jours correspondant à la demande de capacité sont pris en compte, même si tous ne sont pas en concurrence avec l'autre demande.</p> <p>A titre illustratif, si une demande de capacité R1 (lundi) est en conflit avec une demande de capacité N67 (lundi à vendredi), le conflit ne porte que sur un jour (en l'occurrence, le lundi). Dans son calcul, Infrabel tient compte d'un jour dans le cas de la demande de capacité R1 et de 5 jours dans le cas de la demande de capacité N67.</p>
montant total mensuel le plus élevé de redevance d'utilisation	<p>Pour éviter que tout nouvel entrant ne perde systématiquement la priorité suite à l'application de ce critère, Infrabel détermine ce montant en se basant sur une redevance <u>estimée</u> pour l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte.</p> <p>Le calcul se base sur la redevance estimée pour l'horaire de service sur la base de la définition de la « demande de capacité », divisée par 12.</p>
trajet total demandé	<p>Seul le trajet lié à la capacité demandée est pris en compte. En l'occurrence, il n'est pas tenu compte des parcours à vide ni des parcours d'équilibre qui pourraient y être associés.</p>

1.3 Cas particulier des demandes multiples

Dans le cas où une demande de *New Path Request* est en concurrence avec d'autres demandes de *New Path Requests* sur plusieurs sections de l'infrastructure, Infrabel applique les critères ci-avant successivement. Le critère visé au paragraphe 2 de l'article 3 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 est ainsi utilisé pour résoudre les conflits qui n'ont pas pu être résolus suite à l'application du premier critère. Dans ce cas, Infrabel attribue les capacités aux candidats dont les demandes de capacité produisent le montant total mensuel le plus élevé de redevance d'utilisation sur le trajet total demandé sur l'infrastructure ferroviaire nationale.

2. Infrastructures saturées

Les infrastructures suivantes font l'objet d'une déclaration de saturation :

Infrastructure	Jour(s) de saturation	Heure(s) de saturation*	Période de saturation
Voies de la gare de Gand-Saint-Pierre (quais I à IX)	Du lundi au vendredi	Entre 07h07 et 08h46 Entre 21h07 et 22h07	Horaire de service 2024 (suite déclaration de saturation en août 2023)
	----- Le mercredi et le vendredi	----- Entre 13h11 et 13h28	
	Du lundi au vendredi	Entre 07h00 et 09h00	Du 15 décembre 2024 au 13 décembre 2025 (suite analyse des capacités en février 2024 et traitement des NPR pour l'horaire de service 2025 en août 2024)
	-----	-----	
	<i>Du lundi au vendredi</i>	<i>Entre 07h00 et 09h00 Entre 21h00 et 22h00</i>	<i>Du 14 décembre 2025 à juin 2028 [période PERT – date exacte sera connue en 2026] (suite analyse des capacités en février 2024)</i>
	----- <i>Le mercredi et le vendredi</i>	----- <i>Entre 13h00 et 14h00</i>	
	<i>Du lundi au vendredi</i>	<i>Entre 07h00 et 09h00</i>	<i>De juin 2028 [période PERT - date exacte sera connue en 2026] à juin 2029 [période PERT - date exacte sera connue en 2027] (suite analyse des capacités en février 2024)</i>

Infrastructure	Jour(s) de saturation	Heure(s) de saturation*	Période de saturation
Ligne 25 entre Malines et Vilvorde	Du lundi au vendredi	Entre 08h06 et 08h16 Entre 09h06 et 09h16 Entre 10h06 et 10h16 Entre 11h06 et 11h16 Entre 12h06 et 12h16 Entre 14h06 et 14h16 Entre 16h06 et 16h16 Entre 18h06 et 18h16 Entre 19h06 et 19h16 Entre 20h06 et 20h16	Horaire de service 2025 (suite déclaration de saturation en août 2024)
	-----	-----	
	Le vendredi	Entre 13h06 et 13h16 Entre 17h06 et 17h16	De décembre 2025 à juin 2033 (suite analyse des capacités en janvier 2025)
	Du lundi au vendredi	Entre 08h06 et 08h16 Entre 09h06 et 09h16 Entre 10h06 et 10h16 Entre 11h06 et 11h16 Entre 12h06 et 12h16 Entre 14h06 et 14h16 Entre 16h06 et 16h16 Entre 18h06 et 18h16 Entre 19h06 et 19h16 Entre 20h06 et 20h16	
Ligne 12 entre Y. Sint-Mariaburg et Y. Luchtbal	Du lundi au dimanche	Entre 19h29 et 19h45	Horaire de service 2025 (suite déclaration de saturation en août 2024)
	Du lundi au dimanche	Entre 19h29 et 19h45	Horaire de service 2026 (suite analyse des capacités en janvier 2025)
Ligne 167 entre Y. Athus-Nord et Y. Autelbas	Du lundi au vendredi	Entre 05h32 et 05h54	Horaire de service 2025 (suite déclaration de saturation en août 2024)

Légende :

	Horaires de service précédents pour lesquels la déclaration de saturation était applicable
	Horaire de service en cours pour lequel la déclaration de saturation est applicable
	<i>Horaires de service futurs pour lesquels la déclaration de saturation peut encore être amenée à évoluer</i>

* Les heures se lisent comme suit : entre 07h07 et 08h46 = [07h07'00 – 08h45'59]

Note : La manière dont les principes de prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des sillons et d'imposition à la renonciation à un sillon sur une infrastructure saturée seront appliqués fait l'objet d'échanges entre Infrabel et l'Agence fédérale de Régulation du Transport.