

AVENANT au contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire entre XX et Infrabel

Système d'amélioration des performances (SAP) – « Bilateral Model »

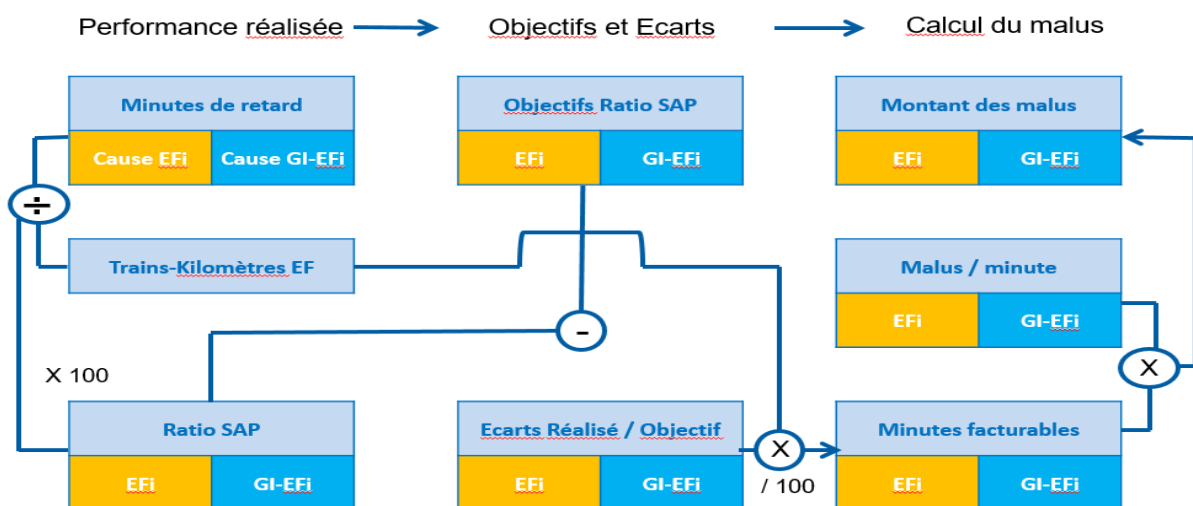
1. Description du SAP « Bilateral Model »

L'introduction d'un Système d'Amélioration des Performances (SAP) entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires répond aux obligations européennes énoncées à l'article 35 de la directive européenne 2012/34/UE. Conformément à l'article 23 du Code ferroviaire le Système d'Amélioration des Performances fait partie du Contrat d'Utilisation de l'Infrastructure ferroviaire conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure et chacune des entreprises ferroviaires utilisant cette infrastructure.

Le système d'amélioration des performances, **basé sur un modèle bilatéral entre le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires**, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

Le Système d'Amélioration des Performances – Bilateral Model repose sur les principes énoncés ci-dessous.

D'autres aspects du Système d'Amélioration des Performances sont repris dans le Document de Référence du Réseau¹.



¹ Cfr. Annexe B2 du Document de Référence du Réseau Partie 1

2. Les minutes de retard

Le gestionnaire de l'infrastructure enregistre les perturbations et attribue les minutes de retards occasionnées et encourues pour chaque partie concernée, à savoir, d'une part, le gestionnaire de l'infrastructure lui-même et, d'autre part, les entreprises ferroviaires.

Les « Minutes de retard » sont comptabilisées selon les formules reprises ci-après :

- Minutes de retard EF(i) = la somme des minutes de retard attribuées à l'EF(i) pendant l'année de mesure.
- Minutes de retard GI/EF(i) = la somme des minutes de retard de l'EF(i) attribuées au GI pendant l'année de mesure.

Sont exclues de la mesure des performances des parties:

- 1° les perturbations attribuées à des tiers;
- 2° les perturbations causées par un accident grave, tel que défini par l'article 3, 2°, du Code ferroviaire.

Dans le cadre du Système d'Amélioration des Performances « Bilateral Model », les règles suivantes sont prises en compte :

- Un train de voyageur peut avoir un maximum de 30 minutes de retard
- Un train de marchandises peut avoir un maximum de 180 minutes de retard
- Un train supprimé tant voyageur que marchandises équivaut à 0 minutes de retard

3. L'Organe de Gestion du Système d'Amélioration des Performances (OGSAP)

3.1 Rôle et missions

L'Organe de Gestion du Système d'Amélioration des Performances (OGSAP) constitue l'un des moyens privilégiés d'information, de concertation et de décision entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires sur le Système d'Amélioration des Performances.

Cet Organe se réunit au moins 2 fois par an pour prendre toutes les décisions relatives à la mise en œuvre et à l'évolution du Système d'Amélioration des Performances :

- Il est force de proposition quant aux décisions relatives à l'évolution du modèle économique du Système d'Amélioration des Performances, qu'il valide par ailleurs (évolution des valeurs de la minute de retard, relèvement ou abaissement des plafonds de malus,...) ;
- Il détermine et valide les objectifs en matière de Ratio SAP ;
- Il détermine et valide la fixation des objectifs d'amélioration des indicateurs SAP;
- Il fixe les règles en matière de diffusion de l'information.

3.2 Composition

L'Organe de Gestion du Système d'Amélioration des Performances est composé de deux parties distinctes :

- Le gestionnaire de l'infrastructure ;
- Les entreprises ferroviaires qui souhaitent y être représentées.

Le principe général de base de cet Organe repose essentiellement sur **une parité des votes entre les deux parties, à savoir, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires**.

Le Service de Régulation du Transport ferroviaire joue le rôle d'arbitre en cas de désaccord entre les deux parties, et ce conformément au rôle lui ayant été attribué par le Code ferroviaire.

4. La cellule « Arbitration »

La cellule « Arbitration » a pour but de recueillir les contestations des incidents « Relation » formulées par l'entreprise ferroviaire afin de les analyser et de parvenir à une résolution objective et correcte de celles-ci.

La cellule « Arbitration » peut être contactée à l'adresse mail suivante : arbitration_punctuality@infrabel.be.

5. Modalités de paiement

L'une des deux parties s'étant vu assigner un malus, soit le gestionnaire de l'infrastructure soit l'entreprise ferroviaire, verse le montant du **malus**² qui lui a été attribué pour l'année civile écoulée.

Ce versement sera effectué au plus tard pour le 30 juin de l'année A+1.

Les coordonnées du compte bancaire ouvert par le gestionnaire de l'infrastructure ainsi que l'adresse de facturation de l'entreprise ferroviaire et le mode de paiement choisi sont repris en annexe. L'entreprise ferroviaire notifie au gestionnaire de l'infrastructure tout changement d'adresse de facturation ou de mode de paiement. Le changement prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant la notification au gestionnaire d'infrastructure.

La notification d'une contestation du malus, de son montant ou de l'un des éléments du paiement du malus n'a pas pour effet de suspendre l'obligation de régler l'intégralité du montant du malus.

A défaut de paiement intégral du malus dans un délai de **3 mois** à compter de la réception de la note de frais, les dispositions suivantes s'appliquent, cumulativement :

² Cfr. Annexe B2 du Document de Référence du Réseau Partie 1 - Point 3

- Les sommes dues sont majorées de plein droit des intérêts légaux. Au montant des intérêts s'ajoutent un montant fixe de **200 EUR HT** pour frais de dossier, ainsi que les frais supplémentaires d'encaissement et de recouvrement.
- Le gestionnaire d'infrastructure exercera, par toutes voies de droit, le recouvrement des sommes dues à l'encontre de l'entreprise ferroviaire.

6. Le rapportage

Le secrétariat général de l'Organe de Gestion du Système d'Amélioration des Performances établit un rapport annuel relatif au Système d'Amélioration des Performances, individualisé par partie. Ce rapport est communiqué le 30 avril de l'année A+1.

Par le biais de ce rapport, la cellule « Arbitration » informe chaque entreprise ferroviaire des résultats qui la concernent, à savoir :

- Minutes de retard effectives
- Trains-Kilomètres effectifs (Tr-KM)
- Ratio (Min. retard / 100 Tr-KM)
- Objectif à atteindre
- Malus / Minute
- Malus plafonné après abattement

La cellule « Arbitration » fournira un rapport mensuel provisoire des résultats SAP, communément appelé Dashboard mensuel SAP 2020. Le rapport du mois M sera transmis aux entreprises ferroviaires au plus tard le dernier jour du mois M+2.

Ce rapport sera considéré comme provisoire jusqu'à ce que l'ensemble des relations en cours de contestation soient définitivement clôturées par la cellule « Arbitration ».

Le caractère définitif des résultats ne pourra être garanti qu'au moment du rapport annuel final.

Fait à Bruxelles en deux exemplaires, le .10.2019

Pour Infrabel

Pour XX

Ann BILLIAU
Director

XX
XX

Annexe 1 à l'AVENANT au contrat d'utilisation entre XX et Infrabel – Système d'amélioration des performances (SAP) – « Bilateral Model » applicable au 1er janvier 2020

Modalités de paiement des mali

[DATE]

Adresse de facturation

Les factures d'INFRABEL seront envoyées à l'adresse suivante :

[NOM EF] Service concerné

[Rue]

[Code postal – Ville]

Et par mail aux adresses suivantes : *[adresse mail]*

[NOM BANQUE]

IBAN: [BEXX XXXX XXXX XXXX]

BIC: [XXXXXXXX]

Mode de paiement

[MODE DE PAIEMENT]

Données bancaires Infrabel

INFRABEL SA “Bonus-malus ponctualité”

2, Place Marcel Broodthaers

1060 Bruxelles

Belgique

BELFIUS BANQUE

IBAN: BE 36 0688 9921 4881

BIC: GKCCBEBB