



Projet de document de référence du réseau

Valable du 12/12/2027 au 09/12/2028

Version du 28/08/2026

INFRABEL



Versions

Version	Date	Adaptations
<i>(Voir détails dans le document « Document de référence du réseau - Modifications » disponible sur https://infrabel.be/fr/networkstatement)</i>		
0.1	28/08/2026	Projet de document de référence du réseau 2028

Table des matières

Versions	2
Table des matières	3
Glossaire	9
Explicitation des acronymes	23
1. Informations générales	26
1.1 Introduction.....	26
1.2 Objectif.....	27
1.3 Cadre légal et réglementaire.....	27
1.3.1 Cadre légal.....	27
1.3.2 Statut juridique et responsabilité.....	28
1.3.3 Recours.....	29
1.4 Structure du document de référence du réseau.....	30
1.5 Validité, mise à jour et publication.....	30
1.5.1 Période de validité.....	30
1.5.2 Mise à jour.....	30
1.5.3 Publication.....	31
1.6 Contacts.....	31
1.6.1 Infrabel.....	31
1.6.2 Agence fédérale de Régulation du Transport.....	35
1.6.3 Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) - NSA Rail Belgium.....	35
1.6.4 Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale.....	35
1.6.5 Service Public Fédéral Mobilité et Transports.....	35
1.6.6 Gestionnaires de l'infrastructure limitrophes.....	36
1.6.7 <i>Corridor One-Stop Shop (C-OSS)</i>	36
1.6.8 Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (<i>European Union Agency for Railways - ERA</i>).....	37
1.7 Coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure européens.....	37
1.7.1 Corridors de fret internationaux pour un transport de marchandises concurrentiel (<i>Rail Freight Corridors - RFC</i>).....	37
1.7.2 <i>RailNetEurope</i> et autres coopérations internationales.....	38
2. Infrastructure	39
2.1 Introduction.....	39
2.2 Etendue du réseau.....	39
2.2.1 Limites.....	39

2.2.2 Réseaux ferroviaires connectés.....	39
2.3 Description du réseau.....	40
2.3.1 Typologies de voies.....	40
2.3.2 Ecartements de voies	40
2.3.3 Gares et nœuds	40
2.3.4 Gabarit	40
2.3.5 Limites de poids.....	40
2.3.6 Rampes	41
2.3.7 Vitesse	41
2.3.8 Longueur maximale du train.....	41
2.3.9 Alimentation électrique.....	41
2.3.10 Systèmes de signalisation.....	42
2.3.11 Systèmes de contrôle du trafic.....	42
2.3.12 Systèmes de communication.....	42
2.3.13 Systèmes d'aide à la conduite et systèmes de signalisation de cabine.....	43
2.4 Restrictions du trafic.....	44
2.4.1 Infrastructure spécialisée	44
2.4.2 Restrictions environnementales.....	44
2.4.3 Marchandises dangereuses	45
2.4.4 Tunnels avec restrictions	45
2.4.5 Ponts avec restrictions.....	45
2.5 Disponibilité de l'infrastructure.....	46
2.6 Développement de l'infrastructure	46
3. Conditions d'accès.....	47
3.1 Introduction.....	47
3.2 Conditions générales	47
3.2.1 Conditions d'introduction d'une demande de capacités	47
3.2.2 Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire	48
3.2.3 Licence	48
3.2.4 Certificat de sécurité unique	49
3.2.5 Assurance.....	49
3.3 Conditions commerciales	50
3.3.1 Accord-cadre.....	50
3.3.2 Contrats entre Infrabel et l'entreprise ferroviaire	50
3.3.3 Contrats entre Infrabel et le candidat non-entreprise ferroviaire	51

3.3.4	Conditions générales	51
3.4	Conditions d'accès spécifiques	51
3.4.1	Admission du matériel roulant	51
3.4.2	Certification du personnel	52
3.4.3	Transports exceptionnels	53
3.4.4	Transport de marchandises dangereuses	53
3.4.5	Trains d'essai et autres trains spéciaux	54
4.	Attribution des capacités	55
4.1	Introduction	55
4.2	Description générale de la procédure	55
4.2.1	Organismes concernés	55
4.2.2	Procédure de demandes de capacités	56
4.3	Réservation de capacités pour les restrictions temporaires de capacités	62
4.3.1	Principes généraux	62
4.3.2	Délais d'information et de publication	63
4.4	Impact des accords-cadres	65
4.5	Traitement des demandes de capacités et procédure d'attribution des sillons	66
4.5.1	New Path Requests	67
4.5.2	Late Path Requests	71
4.5.3	Ad-Hoc Requests	72
4.5.4	Processus d'harmonisation	75
4.5.5	Procédures de coordination des demandes concurrentes de capacités	75
4.6	Infrastructures saturées	78
4.6.1	Principes de déclaration d'une infrastructure saturée	78
4.6.2	Déclaration de saturation dans le cas de l'anticipation d'une pénurie	78
4.6.3	Attribution des sillons suite à la déclaration de saturation	79
4.6.4	Prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des sillons	80
4.6.5	Suites à donner à la déclaration de saturation	80
4.7	Transports exceptionnels et transports de marchandises dangereuses	80
4.7.1	Transports exceptionnels	80
4.7.2	Transports de marchandises dangereuses	81
4.8	Règles après l'attribution des sillons	81
4.8.1	Règles pour les modifications de sillons par le candidat	81
4.8.2	Règles pour les adaptations de sillons par le gestionnaire de l'infrastructure	82
4.8.3	Règles concernant la non-utilisation par le candidat	82

4.8.4 Règles concernant l'annulation par le candidat	83
4.9 TTR for Smart Capacity Management.....	83
4.9.1 Objectifs du TTR.....	83
4.9.2 Composantes du processus	83
4.9.3 Implémentation	85
4.9.4 Implémentation de la plateforme BeNe.....	88
4.10 Principes d'allocation des capacités sur les RFC	88
5. Services et redevances	89
5.1 Introduction.....	89
5.1.1 Catégories de services	89
5.1.2 Services fournis par Infrabel.....	90
5.1.3 Délais de traitement des demandes d'accès aux services fournis par Infrabel	91
5.2 Principes applicables aux redevances	91
5.2.1 Principes généraux	91
5.2.2 Principes liés à la redevance d'utilisation de l'infrastructure	92
5.3 Prestations minimales et redevances.....	93
5.3.1 Introduction.....	93
5.3.2 Coût direct ligne et majoration Ramsey-Boiteux	94
5.3.3 Coût direct caténaire	95
5.3.4 Cas Spécifiques	96
5.4 Prestations complémentaires et redevances	98
5.4.1 Approvisionnement en courant de traction	98
5.4.2 Autres services de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction	98
5.4.3 Services pour transports exceptionnels	99
5.4.4 Autres prestations complémentaires	99
5.5 Prestations connexes et redevances	99
5.5.1 Accès au réseau de télécommunications	99
5.5.2 Fourniture d'informations complémentaires	100
5.5.2.1 Traffic Information Messages - Basic	100
5.5.2.2 Traffic Information Messages - Tailor Made	101
5.5.3 Contrôle technique du matériel roulant	101
5.5.4 Services de billetterie dans les gares de voyageurs	101
5.5.5 Services de maintenance lourde	101
5.6 Pénalités et incitants financiers.....	102
5.6.1 Pénalités pour les modifications de sillons par le candidat.....	102

5.6.2	Pénalités pour les adaptations de sillons par le gestionnaire de l'infrastructure	102
5.6.3	Pénalités suite à la non-utilisation par le candidat	103
5.6.4	Pénalités pour l'annulation des sillons par le candidat	103
5.6.5	Incitants/réductions	104
5.7	Système d'amélioration des performances.....	104
5.7.1	Principes généraux et objectifs	104
5.7.2	Suivi des performances.....	105
5.7.3	Modèle financier.....	105
5.7.4	Système de gouvernance et de règlement des litiges.....	105
5.8	Adaptations de la redevance d'utilisation	105
5.9	Modalités de perception de la redevance d'utilisation.....	105
5.9.1	Païement anticipé des capacités demandées	105
5.9.2	Facturation	106
5.10	Diabolo - redevance passager - contribution des entreprises ferroviaires	106
5.10.1	Redevance passager	106
5.10.2	Contribution des entreprises ferroviaires	107
6.	Gestion opérationnelle.....	108
6.1	Introduction.....	108
6.2	Règles opérationnelles	108
6.2.1	Règles générales	108
6.2.2	Compétences linguistiques des conducteurs : dérogation	108
6.2.3	Informations à fournir sur le matériel roulant	109
6.2.4	Règle générale concernant le respect du sillon.....	109
6.2.5	Ordre de priorité des trains.....	109
6.3	Mesures opérationnelles.....	110
6.3.1	Principes	110
6.3.2	Règlementation d'exploitation.....	110
6.3.3	Perturbations.....	110
6.4	Outils d'information et de suivi des trains	112
7.	Installations de service	114
7.1	Introduction.....	114
7.2	Aperçu des installations de service	114
7.3	Installations de service exploitées par Infrabel	115
7.3.1	Dispositions communes.....	115
7.3.2	Gares de voyageurs	119

7.3.3	Terminaux de marchandises.....	119
7.3.4	Faisceaux de triage et de formation.....	120
7.3.5	Faisceaux de garage.....	134
7.3.6	Installations d’entretien	134
7.3.7	Autres infrastructures techniques.....	134
7.3.8	Infrastructures portuaires maritimes et intérieures	135
7.3.9	Infrastructures d’assistance.....	135
7.3.10	Installations d’approvisionnement en carburant	135
	Liste des annexes.....	136

Glossaire

Termes	Définitions	Source
Accord-cadre	Un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé, définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et relatif 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.	4
<i>Alea</i>	<i>Alea</i> est un outil de communication entre Infrabel et les entreprises ferroviaires qui permet de transmettre et traiter les informations relatives à la gestion du trafic ferroviaire notamment en cas d'incident.	1
Analyse des capacités	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.	4
Applications télématiques au service des voyageurs (TSI TAP)	La spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « applications télématiques au service des voyageurs » du système ferroviaire transeuropéen.	2
Applications télématiques au service du fret (TSI TAF)	La spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « applications télématiques au service du fret » du système ferroviaire transeuropéen.	2
<i>Area Infrabel - Asset Management</i>	Chaque <i>area Infrabel - Asset Management</i> est dirigée par un <i>Area Manager</i> , placé sous l'autorité du <i>Director Asset Management</i> . Les <i>areas</i> ont une vocation orientée travaux et coordination.	1
<i>Area Infrabel - Traffic Operations</i>	Les 5 <i>areas</i> (Nord-Ouest, Nord-Est, Centre, Sud-Ouest, Sud-Est) du service <i>Traffic Operations</i> sont responsables de l'organisation du trafic et de la surveillance générale. Chaque <i>area</i> est dirigée par un <i>Area Manager</i> .	1

Termes	Définitions	Source
Association touristique ferroviaire	L'entreprise ferroviaire ou l'exploitant de la ligne ferroviaire musée qui organise sans but lucratif des circulations touristiques sur le réseau ferroviaire national tel que défini dans 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.	10
Association touristique (HkvAt/HkmAt)	Association qui organise des trains dans le cadre de l'article 1, 5° de l'arrêté royal du 8 mai 2014.	1
Attribution de la capacité	Le processus par lequel une capacité est attribuée à une entreprise ferroviaire ou à un autre candidat par le gestionnaire d'infrastructure ou l'organisme de répartition des capacités compétent ; cette capacité sera ensuite utilisée comme sillons concrets.	1
Autres trains	Tout train de service ou de travaux.	5
Autres trains (HkvOther/HkmOther)	Organismes notifiés, trains techniques, trains de personnel, trains de dégivrage, trains organisés pour le transfert de matériel entre des installations	1
<i>Book In</i>	L'application <i>Book In</i> est disponible sur le <i>Business Corner</i> . Avec cette application, les candidats peuvent demander des capacités.	1
Bulletin « service des trains »	Un document contenant des 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.	1
<i>Business Corner</i>	Un site sécurisé, accessible via partners.infrabel.be , permettant aux candidats de réserver des capacités en ligne, de télécharger des règlements et des documents administratifs, de consulter des données de transports en temps réel, de consulter des factures, ... Les candidats doivent introduire une demande auprès de leur <i>Key Account Manager</i> (voir chapitre 1 du document de référence du réseau) pour y accéder.	1

Termes	Définitions	Source
Candidat	Toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, comme par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure. Les candidats peuvent être répartis en deux catégories : - « candidat EF » : une entreprise ferroviaire ou un groupement international d'entreprises ferroviaires ; - « candidat non-EF » : toute autre personne physique ou morale ayant un intérêt de service public ou un intérêt commercial à obtenir des capacités d'infrastructure.	4, 2
Capacité de l'infrastructure ferroviaire	La disponibilité permettant de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure ferroviaire pendant une certaine période.	4
Certificat de sécurité unique	Le document qui 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.	4
<i>Charging Information System</i>	Le <i>Charging Information System</i> (CIS) est un système d'information sur les redevances d'utilisation de l'infrastructure développé par <i>RailNetEurope</i> . Il est mis à la disposition des candidats par les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de répartition. Cette application offre aussi la possibilité d'estimer le prix pour l'utilisation de sillons internationaux L'accès à CIS est gratuit et sans inscription d'utilisateur. De plus amples informations peuvent être obtenues auprès de RNE CIS Support : support.cis@rne.eu .	2

Termes	Définitions	Source
Contrat d'utilisation	Accord conclu entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire, préalable à toute utilisation de l'infrastructure par cette entreprise et 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. Le contrat d'utilisation spécifie notamment les modalités de mise en œuvre des règles de sécurité.	1
Corridor de fret	Les lignes ferroviaires de fret des corridors de transport européens, telles que spécifiées à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2024 <i>sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport</i>, ainsi qu'à l'annexe III de ce règlement, y compris l'infrastructure ferroviaire, ses équipements et les services ferroviaires associés conformément à la directive 2012/34/UE. Chaque corridor ferroviaire de fret dispose d'un organe de gestion et la capacité sur ces lignes de fret peut être demandée soit sous la forme de sillons préétablis (<i>Pre-arranged Paths</i>), soit sous la forme de réserves de capacités, auprès d'un guichet unique, le <i>Corridor One-Stop-Shop</i>.	6
<i>Corridor Information Document</i>	Un document élaboré, publié et régulièrement mis à jour par le <i>Corridor Management Board</i>. Ce document contient : – toutes les informations contenues dans le document de référence du réseau des réseaux nationaux concernant le corridor de fret conformément au chapitre 4, article 27 de la directive 2012/34/UE; – la liste et les caractéristiques des terminaux, notamment les informations sur les conditions d'accès aux terminaux; les informations sur les procédures de demande de capacités, l'attribution des capacités pour les trains de marchandises, la coordination de la gestion du trafic, la gestion du trafic en cas de perturbations et le plan d'exécution.	2, 6

Termes	Définitions	Source
<i>Corridor One-Stop Shop</i>	Le comité de gestion d'un corridor de fret désigne ou crée un organe commun donnant aux candidats la possibilité de présenter des demandes et d'obtenir une réponse à celles-ci, en un seul endroit et une seule opération, concernant des capacités d'infrastructure pour un train de marchandises traversant au moins une frontière le long d'un corridor de fret.	2, 6
<i>Daily In</i>	L'application <i>Daily In</i> est disponible sur le <i>Business Corner</i> . Cette application permet aux candidats de consulter les bulletins.	1
Document de référence du réseau	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 de demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire.	4
<i>Draw In</i>	L'application <i>Draw In</i> est disponible sur le <i>Business Corner</i> . Cette application met à disposition les versions publiques des cartes réalisées par Infrabel, telles que les cartes du réseau, les plans schématiques de signalisation, etc.	1
Entreprise ferroviaire	Toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.	4
Entreprise ferroviaire apparentée	Toute association, société ou personne morale autorisée à introduire une demande de sillons et/ou de capacités locales pour permettre la circulation d'engins ferroviaires sur le réseau aux fins d'homologation - certification ou de circulations touristiques.	1
Etude de capacité	Une étude effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure, dont l'objectif est de vérifier la possibilité d'un nouveau concept opérationnel ou d'un changement important de l'horaire de service, demandé par le candidat.	1

Termes	Définitions	Source
Etude de faisabilité	Cette étude a le même objectif que l'étude de capacité, avec la particularité qu'elle n'est réalisée que préalablement à la date de traitement des demandes de <i>New Path Requests</i> , conformément au calendrier établi par <i>RailNetEurope</i> .	1
Exploitant d'installation de service	Toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1, points 2, 3 et 4 du Code Ferroviaire.	4
<i>Fill In</i>	L'application <i>Fill In</i> est disponible sur le <i>Business Corner</i> . Les entreprises ferroviaires doivent envoyer avec cette application la déclaration réelle de composition des trains.	1
<i>Framework for Capacity Allocation</i>	Le <i>Framework for Capacity Allocation</i> est un document élaboré par l'<i>Executive Board</i> du corridor de fret ferroviaire (<i>Rail Freight Corridor</i>). Le document contient les procédures, les délais et toutes les informations nécessaires pour demander et utiliser un sillon préétabli ou une réserve de capacités sur un corridor de fret. Il peut être consulté sur le site web de chaque corridor, notamment à la section 4 du <i>Corridor Information Document</i>.	2, 1
Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire	La société anonyme de droit public Infrabel. Tout organisme ou toute entreprise chargée en particulier de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande.	4
Horaire de service	Les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pendant la période de validité de cet horaire.	4
Infrastructure ferroviaire	L'ensemble des éléments visés à l'annexe 23 du Code ferroviaire.	4
Infrastructure saturée	La section de l'infrastructure ferroviaire pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités.	4

Termes	Définitions	Source
Installation de service	L'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1, points 2, 3 et 4 du Code ferroviaire.	4
Itinéraire de substitution	Un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné.	7
<i>Key Account Manager</i>	Le gestionnaire de relation d'Infrabel et le point de contact unique pour toutes les parties prenantes, p.ex. les candidats (EF / non-EF).	1
Licence	Une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services.	4
Lignes à grande vitesse (LGV)	Lignes dont la vitesse de référence est supérieure à 220 km/h.	1
Lignes mixtes	Les autres lignes de l'infrastructure ferroviaire belge	1
Lignes spécialisées marchandises	Lignes que le GI désigne comme spécifiques à utiliser par les trains de marchandises et sur lesquelles il leur accorde la priorité lors de la répartition des capacités.	1
Lignes spécialisées voyageurs	Lignes que le GI désigne comme spécifiques à utiliser par les trains de voyageurs et sur lesquelles il leur accorde la priorité lors de la répartition des capacités.	1
Manœuvre	Mouvement d'un véhicule ferroviaire ou d'un ensemble de véhicules ferroviaires dans une gare ou d'autres installations ferroviaires (dépôt, atelier, gare de triage, etc.).	9
<i>Merl In</i>	L'application <i>Merl In</i> est disponible sur le <i>Business Corner</i> . Avec cette application, les candidats peuvent enregistrer en temps réel la présence des wagons en séjour sur les voies locales.	1
Ministre	Le ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions.	4

Termes	Définitions	Source
<i>Network and Corridor Information System (NCI)</i>	Le système NCI est un portail web commun sur lequel les documents de référence du réseau et les <i>corridor information documents</i> sont mis à disposition sous forme numérisée.	2
<i>One-Stop Shop</i>	Un guichet unique est un point de contact central. Les gestionnaires d'infrastructure membres de RNE ont mis en place des " <i>One-Stop Shops</i> " qui servent de point de contact national pour les clients. Pour les demandes de sillons internationaux, le client n'a qu'à s'adresser à l'un de ces <i>One-Stop Shops</i> uniques, qui lance l'ensemble du processus d'attribution des sillons internationaux. L'OSS vise à fournir une assistance transfrontalière experte et efficace, fondée sur des procédures transparentes, confidentielles et non discriminatoires.	2
Organe de contrôle	L'autorité de régulation économique du transport ferroviaire.	4
Parcours à charge	Pour les segments voyageurs (Hst, HkvOsp, HkvNOsp), il s'agit concrètement des parcours de trains assurant directement le transport de voyageurs. Pour le segment marchandises (Hkm), il s'agit des parcours incluant du transport de marchandises et/ou de wagons vides.	1
Parcours à vide	Parcours complémentaires de trains ou parcours indépendants.	1
<i>Path Coordination System (PCS)</i>	Un système de coordination des demandes de capacité internationales destiné aux entreprises ferroviaires et aux autres candidats, aux gestionnaires d'infrastructure, aux organismes de répartition des capacités et aux corridors de fret. Cette application optimise la coordination des circulations internationales en veillant à l'harmonisation des demandes et des offres de sillons entre toutes les parties concernées. En outre, l'application PCS (<i>Path Coordination System</i>) est le seul système permettant aux candidats de réserver les sillons préétablis (<i>Pre-arranged Paths</i>) et les réserves de capacités sur les corridors de fret.	2

Termes	Définitions	Source
Période PERT	Une période PERT est la période qui s'écoule entre deux dates de mise à jour de l'horaire de service consécutives. Ces dates sont fixées de commun accord entre les différents gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires lors des réunions RNE (<i>Rail Net Europe</i>) et FTE (<i>Forum Train Europe</i>). Elles sont publiées sur les sites https://rne.eu/ et https://www.forumtraineurope.eu/home/ et figurent dans le tableau repris au point 4.5.3.1 du document de référence du réseau.	1
Plan de renforcement des capacités	Une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacité qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure ferroviaire comme "infrastructure saturée".	4
Prestations complémentaires	Peut inclure : le courant de traction, dont les redevances sont indiquées sur les factures séparément des redevances d'utilisation des équipements électriques, sans préjudice de l'application de la directive 2009/72/CE; le préchauffage des trains de voyageurs; et les contrats sur mesure (pour le contrôle du transport des marchandises dangereuses et l'assistance à la conduite des trains exceptionnels).	4
Prestations connexes	Peut inclure: l'accès aux réseaux de télécommunications; la fourniture d'informations supplémentaires; le contrôle technique du matériel roulant; la billetterie dans les gares de voyageurs; la maintenance lourde dans les installations de maintenance spécifiquement destinées aux trains à grande vitesse ou à d'autres matériels roulants nécessitant des installations spécifiques (visées à l'annexe II, point 4, de la directive 2012/34/EU).	4
Prestations minimales	Un ensemble de droits accordés en vertu du point 1 de l'annexe II de la directive 2012/34/UE. Ces droits sont contenus dans la redevance d'infrastructure et donnent accès à des éléments d'infrastructure et à une gamme de services pour le trafic international ou national; ils comprennent le traitement des demandes de capacité, le droit d'utiliser la capacité attribuée et l'utilisation de l'équipement d'alimentation électrique. Les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de fournir lesdits services.	4

Termes	Définitions	Source
<i>Rail Facilities Portal</i> (RFP)	Un portail web commun européen offrant un accès rapide aux informations relatives aux installations de service en particulier celles destinées au transport ferroviaire de marchandises, en vue de la planification des services ferroviaires.	2
Redevance	Le prix facturé pour un service ou un bien. Les redevances d'infrastructure ferroviaire sont les montants payés par les entreprises ferroviaires ou d'autres candidats aux gestionnaires de l'infrastructure pour l'exploitation des services sur leurs voies et pour l'utilisation des installations des gestionnaires de l'infrastructure.	2
Registre d'Information pour l'Exploitation de l'Infrastructure (RIEI)	Le Registre d'Information pour l'Exploitation de l'Infrastructure contient des informations qui intéressent à la fois le gestionnaire d'infrastructure et les utilisateurs de l'infrastructure pour organiser en sécurité le trafic ferroviaire sur le réseau belge. Le RIEI est composé de listes qui contiennent des informations concernant l'infrastructure, l'exploitation, le matériel et la communication. En outre, certaines listes contiennent des données de nature administrative.	1
Registre d'infrastructure (RINF)	Chaque État membre veille à la publication d'un registre de l'infrastructure contenant les valeurs des paramètres de réseau de chaque sous-système ou partie de sous-système concernés conformément aux STI pertinentes.	8
Réglementation et Documentation pour L'Exploitation de l'Infrastructure (RDEI)	La « Réglementation et Documentation pour l'Exploitation de l'Infrastructure » est rédigée par le gestionnaire de l'infrastructure et reprend les prescriptions relatives à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire belge. Elle se compose de plusieurs tomes dédiés, entre autres, aux règles en matière de sécurité du personnel, spécifications techniques et procédures opérationnelles, dispositions organisationnelles, plan d'urgence, ...	1
Règles nationales	Toutes les règles contraignantes adoptées par le Roi conformément à l'article 68, paragraphe 2, 1° du Code Ferroviaire, qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l'Union ou les règles internationales, et qui sont applicables au niveau du réseau ferroviaire belge aux utilisateurs de l'infrastructure.	4

Termes	Définitions	Source
Renumérotation	L'action de renuméroter un train à charge ou un parcours à vide, sans impacter les caractéristiques du sillon, et sans modifier le type existant (un train à charge ne pouvant être renuméroté que pour un train à charge ; idem pour un parcours à vide). La procédure liée à la renumérotation est décrite dans le manuel à cet effet présent sur le <i>Business Corner</i> (<i>Documentation</i> → <i>Capacity Allocation</i> → <i>Timetabling</i> → <i>Generalities</i>).	1
Réserves de capacités	Selon l'article 14 (5) du Règlement 913/2010, si les besoins du marché le justifient, les gestionnaires d'infrastructure définissent conjointement les réserves de capacités des trains de marchandises internationaux circulant sur les corridors de fret en prenant en compte les besoins de capacités d'autres types de transport. Ils maintiennent ces réserves disponibles dans le cadre de leurs horaires de service définitifs afin de permettre une réponse rapide et appropriée aux demandes ad hoc de capacités.	1, 6
Réutilisation	L'action de réutiliser un sillon attribué pour un train à charge, en un sillon pour un parcours à vide, sans impacter les caractéristiques dudit sillon. La procédure liée à la réutilisation est décrite dans le manuel à cet effet présent sur le <i>Business Corner</i> (<i>Documentation</i> → <i>Capacity Allocation</i> → <i>Timetabling</i> → <i>Generalities</i>).	1
<i>Rob In</i>	L'application <i>Rob In</i> est disponible sur le <i>Business Corner</i> . Au travers de cette application, les candidats peuvent obtenir un aperçu de leurs factures (pro-forma).	1
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer	Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) agit en tant qu'autorité de sécurité nationale pour la Belgique. Le SSICF a été créé suite à la transposition du deuxième paquet ferroviaire de l'Union européenne dans le droit belge, qui vise à augmenter l'aspect de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer communautaires. L'autorité de sécurité nationale est de par son organisation, sa structure juridique et sa formulation de décision, indépendante de toute entreprise ferroviaire ou de gestionnaire de l'infrastructure. Elle doit définir le cadre juridique et assurer la surveillance du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.	3
Services de transport de marchandises (Hkm)	Prestation de transport national ou international de marchandises.	1

Termes	Définitions	Source
Services de transport de voyageurs à caractère commercial (HkvNOsp)	Prestation de transport national ou international de voyageurs à caractère commercial. Ce transport n'est pas conçu pour la grande vitesse et n'est pas fourni dans le cadre d'un contrat de service public conclu entre une entreprise ferroviaire et une autorité compétente.	1
Services de transport de voyageurs aptes à la grande vitesse qui sont exploités de manière commerciale (Hst)	Prestation de transport national ou international de voyageurs à caractère commercial conçu pour la grande vitesse circulant souvent en site propre, et assuré par du matériel automoteur spécifique.	1
Services de transport de voyageurs répondant à une Obligation de Service Public (HkvOsp)	Prestation de transport national ou international de voyageurs circulant dans le cadre d'un contrat de service public conclu entre une entreprise ferroviaire et une autorité compétente. Ce contrat se base sur un critère d'intérêt général garantissant la fourniture du service à des conditions lui permettant de remplir sa mission. Il s'agit donc de missions de transport que l'entreprise ferroviaire n'assumerait pas dans les mêmes mesures ni dans les mêmes conditions si elle ne considérait que son intérêt commercial.	1
Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI)	Les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union.	4
Sillon	La capacité de l'infrastructure ferroviaire requise pour faire circuler un train d'un point à un autre au cours d'une période donnée.	4
Sillon-jour	Sillon pour un jour calendrier donné.	1
Sillon préétabli (<i>Pre-arranged Path</i>)	Un sillon préconstruit offert sur un corridor de fret : soit sur un corridor complet, soit sur une section d'un corridor. Un sillon préétabli sur un corridor est déterminé par les gestionnaires d'infrastructure concernés par le corridor et est attribué par le <i>Corridor One-Stop Shop</i> (C-OSS). Le nombre de sillons préétablis sur le corridor est basé sur les exigences du Règlement 913/2010. Aussi bien les sillons sur les sections transfrontalières que sur les sections nationales peuvent faire partie de l'offre de sillons d'un corridor.	2

Termes	Définitions	Source
Système d'amélioration des performances	Le système d'amélioration des performances est 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.	4
<i>Temporary Capacity Restriction (TCR)</i>	Un TCR est une réduction de la disponibilité des infrastructures pour permettre l'exécution des travaux d'entretien, de réparation, de renouvellement ou de modernisation du réseau. Cette réduction de capacité inclut également les pertes de temps liées aux restrictions de vitesse (protection du personnel et stabilisation après travaux), de longueur, de profil et de poids ou tout autre influence sur le matériel roulant (comme par exemple : diesel uniquement). Un TCR est une restriction de capacité prévue et planifiée (n'inclut donc pas les restrictions pour force majeure et leurs conséquences) et a un caractère temporaire.	1
<i>Temporary Capacity Restriction (TCR) intégré</i>	Un TCR est dit intégré s'il est repris dans le système informatique utilisé pour le traitement des <i>New Path Requests</i> .	1
<i>Temporary Capacity Restriction (TCR) non-intégré</i>	Un TCR est dit non-intégré s'il n'est pas repris dans le système informatique utilisé pour le traitement des <i>New Path Requests</i> .	1
<i>Track In</i>	L'application <i>Track In</i> est disponible sur le <i>Business Corner</i> . Cette application permet aux candidats et aux autres gestionnaires d'infrastructure de suivre en temps réel leurs trains ou leur matériel de traction à l'échelle nationale.	1
Train à Grande Vitesse (TGV)	Tout train conçu pour la grande vitesse, circulant souvent en site propre, et assuré par du matériel automoteur spécifique.	5
Train de dégivrage	Train ou parcours (locomotive seule) technique spécial chargé de racler la caténaire toutes les nuits avant l'arrivée des premiers trains.	1
Train de personnel	Train de service de type voyageurs exclusivement réservé au transport du personnel et mis en marche exclusivement pour les besoins de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure.	1

Termes	Définitions	Source
<i>Train Information System</i> (TIS)	Une application web de RNE permettant de visualiser les trains internationaux depuis leur point de départ jusqu'à leur destination. Elle facilite la gestion des trains internationaux en fournissant des données en temps réel sur les trains internationaux de voyageurs et de marchandises. Les données pertinentes sont alimentées directement par les systèmes des gestionnaires de l'infrastructure.	2
Train lent de marchandises	Tout train de marchandises autre que rapide.	5
Train lent de voyageurs	Tout train de voyageurs autre que rapide.	5
Train rapide de marchandises	Tout train de marchandises apte à circuler à une vitesse égale ou supérieure à 100 km/h.	5
Train rapide de voyageurs	Tout train apte à circuler à la vitesse autorisée par la signalisation et qui effectue un nombre limité d'arrêts sur la ligne.	5
Train technique	On distingue trois catégories de trains techniques : – Les trains de secours : Il s'agit des trains extraordinaires urgents mis en marche à l'occasion d'un accident, en vue de rétablir la situation normale (train de relevage, autorails caténaires, ...). Ceci concerne aussi bien le matériel d'Infrabel que des utilisateurs de l'infrastructure. – Les trains de travaux : Il s'agit de trains extraordinaires mis en marche pour des travaux aux installations du réseau. Ceci concerne uniquement les trains d'Infrabel. Le statut de train de travaux ne s'applique qu'aux trains qui effectuent des opérations sur une voie en service (sous le régime de circulation des mouvements locaux) ou sur une voie hors service. – Les autres trains techniques. Il s'agit des trains, autres que les trains de secours ou de travaux, qui sont mis en marche à la demande d'Infrabel ou d'un utilisateur de l'infrastructure spécialement en vue de réaliser des opérations nécessaires : • au bon fonctionnement du réseau ferroviaire (entretien et renouvellement des voies, entretien de la caténaire, désherbage,...) ; • à des mesures, à des essais, à des tests de l'infrastructure.	1

Termes	Définitions	Source
Transport Exceptionnel	Un transport exceptionnel est un transport dans lequel: – le matériel ferroviaire ne satisfait pas aux exigences d'homologation et/ou ; – la charge ou le matériel dépasse le gabarit de chargement belge (en hauteur et/ou en largeur) et/ou; – la charge dépasse la charge maximale autorisée et/ou ; – la charge est chargée sur plusieurs wagons.	1
Variante	Une variante est un sillon attribué suite à une demande de capacités introduite sur une infrastructure faisant l'objet d'un TCR, qui contient les horaires et itinéraires précis.	1

Explication des sources :

1	Infrabel	6	Règlement 913/2010 <i>relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif</i>
2	RNE	7	Directive 2012/34/UE <i>établissant un espace ferroviaire unique européen</i>
3	SSICF	8	Directive (UE) 2016/797 <i>relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne</i> (refonte)
4	Code ferroviaire	9	Eurostat: Glossary for transport statistics
5	Arrêté royal du 19 juillet 2019 <i>relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire</i>	10	Arrêté royal du 8 mai 2014 <i>déterminant les exigences relatives à la circulation de véhicules réservés à un usage strictement patrimonial, historique ou touristique sur le réseau ferroviaire national</i>

Un glossaire plus complet est disponible sur le site Internet de RailNetEurope: <https://rne.eu/organisation/network-statements/>.

Explication des acronymes

AHR	<i>Ad Hoc Request</i>
CID	<i>Corridor Information Document</i>
C-OSS	<i>Corridor One-Stop Shop</i>
CTL	Coupures Totales de Lignes
DRR	Document de Référence du Réseau

EBP	Poste de commande électronique
EF	Entreprise Ferroviaire
EFA	Entreprise Ferroviaire Apparentée
ERA	<i>European Union Agency for Railways</i>
ERTMS	<i>European Rail Traffic Management System</i>
ETCS	<i>European Train Control System</i>
EVN	<i>European Vehicle Number</i>
FTE	<i>Forum Train Europe</i>
GI	Gestionnaire de l'Infrastructure
GSM-R	<i>GSM for Railways</i>
LGV	Ligne à Grande Vitesse
LPR	<i>Late Path Request</i>
NPR	<i>New Path Request</i>
PaP	<i>Pre-arranged Path</i> (Sillon préétabli)
PCS	<i>Path Coordination System</i>
PSS	Plan Schématique de Signalisation
RDEI	Réglementation et Documentation pour l'Exploitation de l'Infrastructure
RFC	Rail Freight Corridor
RID	Règlement concernant le transport International ferroviaire de marchandises Dangereuses
RIEI	Registre de l'Information pour l'Exploitation de l'Infrastructure
RINF	<i>Register of INFrastructure</i>
RNE	<i>RailNetEurope</i>
SAVU	Service à voie unique
SSICF	Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer
TBL	Transmission Balise Locomotive

TCR	<i>Temporary Capacity Restriction</i>
TGV	Train à Grande Vitesse
TMS	<i>Traffic Management System</i>
UIC	Union Internationale des Chemins de fer
VDBS	Voie de Desserte / <i>BedieningSpoor</i>
VHDS	Voies haute densité / <i>HogeDensiteitSporen</i>
VOS	Voies opérationnelles / <i>Operationele Sporen</i>
VRS	Voies réservables / <i>Reserveerbare Sporen</i>

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.

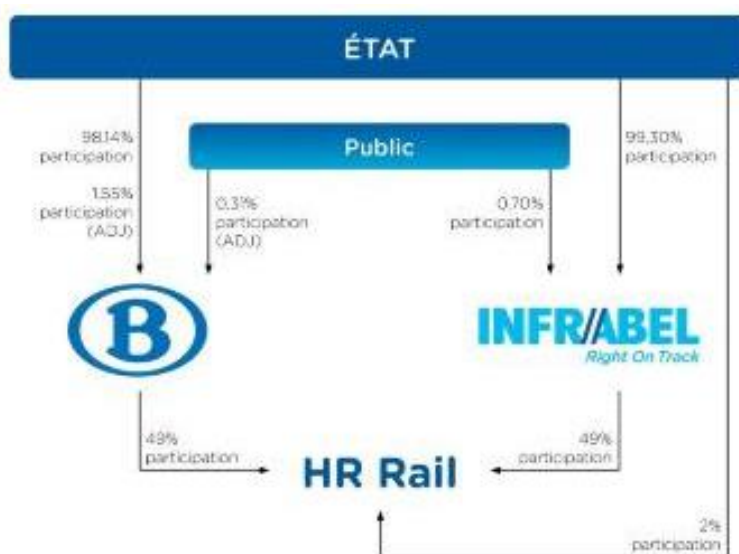
Infrabel a à la fois un statut de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant d'installations de service, au sens du Code ferroviaire. Dans le cadre de ces deux statuts, Infrabel offre à ses clients une infrastructure ferroviaire compétitive, ainsi que des services de qualité, adaptés à leurs besoins. 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 5.A.

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 réglementations établies par Infrabel, l'Union Internationale des Chemins de fer,

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de toutes les sources auxquelles le cadre légal et réglementaire se rapporte :

Cadre légal et réglementaire	Sites Internet
Règlements, directives et actes délégués et d'exécution (notamment les spécifications techniques d'interopérabilité)	Droit de l'Union européenne : https://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm
Lois, arrêtés royaux et arrêtés ministériels	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)	<i>Business Corner</i> 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 réglementaires le mois suivant leur publication. Si malgré toute la diligence d'Infrabel à produire des informations correctes, des divergences devaient apparaître avec des textes légaux, ces derniers prévaudront. Par ailleurs, vu le volume d'informations présentes dans ce document et la complexité d'en assurer l'actualisation en continu, certains passages du présent document pourraient occasionnellement ne pas être à jour. Le cas échéant, Infrabel veille à rectifier dans les meilleurs délais toute divergence signalée par rapport à la réalité.

Infrabel n'est pas responsable des informations reprises dans le document de référence du réseau qui sont fournies par des tiers (annexe 7.A).

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

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

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

1.3.3.2 Règlement administratif des litiges

Conformément à l'article 62, paragraphe 4, du Code ferroviaire, l'organe de contrôle est compétent, au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, pour trancher :

- dans les dix jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des voies de recours existantes, à la requête, soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat. La procédure à respecter est décrite dans l'arrêté royal du 21 mars 2007 *relatif au règlement administratif des litiges en matière de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire* (articles 2 à 5) ;

- dans les trente jours ouvrables, les litiges concernant l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 *relative à la réforme des chemins de fer belges*, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire ;
- dans les dix jours ouvrables, les litiges relatifs au système d'amélioration des performances, sans préjudice des voies de recours existantes, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire.

1.4 Structure du document de référence du réseau

La structure du document de référence du réseau est basée sur le document « *Network Statement Common Structure and Implementation Guide* », adopté par les gestionnaires de l'infrastructure européens membres de *RailNetEurope* (voir point 1.7.2), sur la base du cadre légal applicable. Ce document est révisé annuellement et la version la plus récente est disponible sur le site internet de *RailNetEurope* (<https://rne.eu/organisation/network-statements>). Cette structure commune vise à permettre à tous les candidats et parties intéressées de trouver les mêmes informations au même endroit dans les documents de référence du réseau des différents gestionnaires de l'infrastructure.

Le document de référence du réseau se structure en 7 chapitres constituant le document principal, et en annexes fournissant de plus amples détails :

- le chapitre 1 fournit des informations générales sur le document de référence du réseau et les personnes de contact ;
- le chapitre 2 décrit les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du réseau ferroviaire ;
- le chapitre 3 définit les exigences légales et les conditions d'accès au réseau ferroviaire ;
- le chapitre 4 définit la procédure d'allocation des sillons ;
- le chapitre 5 répertorie les services fournis par Infrabel en dehors des installations de service et la tarification de ces services ;
- le chapitre 6 aborde les obligations des entreprises ferroviaires et d'Infrabel pour la gestion du trafic ;
- le chapitre 7 offre un aperçu des installations de service qui sont raccordées au réseau d'Infrabel.

1.5 Validité, mise à jour et publication

1.5.1 Période de validité

Le présent document de référence du réseau s'applique aux demandes de capacités introduites pour l'horaire de service 2028 ainsi qu'aux circulations de l'horaire de service 2028 (du dimanche 12 décembre 2027 au samedi 9 décembre 2028 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 ». 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 système *Network and Corridor Information* (NCI). Ce système 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 <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.424 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 28 23 E-mail : networkstatement@infrabel.be
Account management (Key Account Managers)	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.411 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 28 49 E-mail : accountmanagement@infrabel.be

Compétence	Coordonnées
Demandes de capacités et adaptations de l'horaire de service à long terme (LT) 	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.332 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Marchandises : Tél. : + 32 2 432 28 46 E-mail : longterm.freight@infrabel.be Voyageurs : Tél. : + 32 2 432 57 39 E-mail : network.passengers.path.allocation@infrabel.be
Demandes de capacités et adaptations de l'horaire de service à court terme (CT) 	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.322A Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : shortterm.traffic@infrabel.be
Demandes de capacités pour le transport exceptionnel 	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.322B Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : bv.te@infrabel.be (transports exceptionnels)
Demandes de capacités et adaptations de l'horaire de service en temps réel (TR) 	Direction <i>Operations</i> 10-35 I-O.121.1 Avenue Fonsny, 39 B-1060 Bruxelles E-mail : cd.trainpathmanager@infrabel.be
Coordination travaux Nord et Centre	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.333.N Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : itms.north.center@infrabel.be
Coordination travaux Sud et Centre	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.333.S Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : itms.south.center@infrabel.be

Compétence	Coordonnées
Adaptation des sillons marchandises suite aux TCR non intégrés dans l'horaire de service	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.321 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : itms.national.coordination.cell@infrabel.be
Installations de service 	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.322.C Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : your.facilities@infrabel.be
Redevances d'utilisation	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.423 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : 41423.gebruiksrechtreddevance@infrabel.be
Étude des transports exceptionnels 	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.144 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles E-mail : yourxxl@infrabel.be
One-Stop Shop (OSS) Infrabel	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.332 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 24 56 E-mail : oss-rne@infrabel.be
TTR Manager national	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.302 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 28 08 E-mail : ttr@infrabel.be
Arbitrage ponctualité	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.22 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 26 06 E-mail : arbitration_punctuality@infrabel.be

Compétence	Coordonnées
Plateforme d'échanges et d'information au sujet du Système d'Amélioration des Performances	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 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 	Direction <i>Supply Chain</i> 10-31 I-SC.24 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 525 27 66 E-mail : yourpower@infrabel.be
Contrôle technique du matériel roulant (hors sillon) 	Direction <i>Supply Chain</i> 10-31 I-SC.54 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 29 41 E-mail : 55146.TechnicalApprovalMethods@infrabel.be
Admission du matériel roulant (dans le sillon)	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.145 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles Tél. : + 32 2 432 57 48 E-mail : homat@infrabel.be
Transport de marchandises dangereuses	Direction <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.133 Place Marcel Broodthaers, 2 B-1060 Bruxelles 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 <i>Customer & Business Excellence</i> 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, président du comité de direction	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 E-mail : info@crucke.fed.be

1.6.5 Service Public Fédéral Mobilité et Transports

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

Corridor / RFC	Personne de contact	Coordonnées
RFC North Sea-Rhine-Mediterranean	Madame Stephanie BSCHEID et Monsieur Jean QUAEYHAEGENS	<i>Corridor One-Stop Shop</i> Boulevard d'Avranches, 16 L-1160 Luxembourg Tél. : + 49 69 265 26 771 / +32 2 432 58 95 GSM : + 49 160 97 46 75 34 / +32 490 47 15 22 E-mail : coss@nsrm.eu https://corridor-nsrm.eu/services/#coss

Corridor / RFC	Personne contact	de Coordonnées
RFC <i>North Sea - Baltic</i>	Madame Anna DIFLIFF	<i>Corridor One-Stop Shop</i> Adam-Riese-Straße 11-13 D-60327 Frankfurt am Main Tél. : + 49 69 265 26 778 GSM : + 49 152 37 52 59 62 E-mail : coss@rfc-nsb.eu https://www.rfc-nsb.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.

Après la publication du règlement (UE) 2024/1679 *sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport*, qui modifie le règlement (UE) 913/2010 *relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif*, les RFC sont désormais les lignes ferroviaires de fret des corridors de transports européens (ETC) qui sont définis dans l'article 11(1) et à l'annexe III de ce règlement.

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

RFC	Pays
<i>North Sea - Rhine - Mediterranean</i>	Pays-Bas, Belgique, Allemagne, Grand-Duché de Luxembourg, France, Italie, [Suisse], Irlande*
<i>North Sea - Baltic</i>	Pays-Bas, Belgique, Allemagne, Pologne, Lituanie, Lettonie, Estonie, Finlande*, Suède*, Ukraine*

* Ne fait pas partie du comité de gestion (Management Board) du RFC.

Des informations générales et une description détaillée des corridors de fret dans lesquels Infrabel est impliquée se trouvent sur les sites internet suivants :

- RFC *North Sea - Rhine - Mediterranean* : <https://corridor-nsrcm.eu/>
- RFC *North Sea - Baltic* : <https://rfc-nsb.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 *North Sea - Rhine - Mediterranean* : <https://corridor-nsrcm.eu/resources/>
- RFC *North Sea - Baltic* : <https://rfc-nsb.eu/cid>

Ces documents peuvent également être consultés et comparés dans le système NCI : <https://nci-online.rne.eu/>

Les règles liées à l'attribution des capacités (sillons préétablis - *Pre-arranged Paths* - ou réserves de capacités) pour les corridors de fret se retrouvent à l'annexe 4.E 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 incluse dans ce chapitre et la réalité pourraient occasionnellement survenir. Le cas échéant, les candidats sont invités à consulter Infrabel pour toute précision et, si nécessaire, Infrabel s'engage à mettre à jour ladite description dans les meilleurs délais.

Les informations relatives à l'infrastructure ferroviaire au niveau européen sont consultables dans le registre de l'infrastructure (RINF). Ce registre est prévu 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 2.A) donne un aperçu du réseau. La liste 1 du RIEI - *Dénomination des lignes* 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 dans la liste 4 du RIEI - *Liste des points frontières et gestionnaires "infrastructure" des réseaux voisins*. 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 2.A) montre les différentes lignes. La liste 1 du RIEI - *Dénomination des lignes* 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

La liste 12 du RIEI – *Gares et autres installations Infrabel en service - Renseignements divers* contient la liste des gares. L'annexe 2.B donne les distances entre les gares et nœuds pour chaque ligne ou référence. La carte de l'infrastructure ferroviaire belge (voir annexe 2.A) permet de localiser ces gares et nœuds.

2.3.4 Gabarit

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

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

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

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

Les listes 14a et 14b du RIEI - *Carte des itinéraires autorisés pour le trafic combiné* sont des cartes de trafic intermodal qui indiquent la codification des transports combinés admis sur l'infrastructure ferroviaire belge.

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 vitesses maximales autorisées en fonction de la catégorie du véhicule se retrouvent dans le RDEI 121 - *Voies, gabarit et ouvrages d'art*.

2.3.6 Rampes

Les rampes ainsi que l'altitude des gares et nœuds sont indiquées sur les profils en long. Les prescriptions applicables aux plans inclinés figurent dans les RDEI 142 - *Particularités d'exploitation valables dans certaines installations ou sur certaines lignes*, RDEI 352 - *Accidents, incidents, détresses*, RDEI 354 - *Défaillances et avaries au convoi pendant la circulation* et RDEI 441 - *Les trains*.

Les candidats peuvent consulter les profils en long dans la liste 7c du RIEI - *Spécifications Techniques du Réseau - Pentes*, les protocoles locaux ou le RINF.

2.3.7 Vitesse

La liste 1 du RIEI - *Dénomination des lignes* 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.

Les vitesses maximales autorisées en fonction de la catégorie du véhicule se retrouvent dans le RDEI 121 - *Voies, gabarit et ouvrages d'art*.

2.3.8 Longueur maximale du train

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 maximale des trains sur les lignes à grande vitesse est indiquée dans le RDEI 142 - *Particularités d'exploitation valables dans certaines installations ou sur certaines lignes*.

La longueur des quais des gares de voyageurs figure dans la liste 7F du RIEI - *Spécifications Techniques du Réseau - Quais - Longueur*. La longueur des voies de croisement et de garage figure dans la liste 3 du RIEI - *Voies de croisement et de garage*.

2.3.9 Alimentation électrique

Le système d'alimentation électrique est décrit dans le RDEI 123 - *Installations fixes de la traction électrique* et le RDEI 331 - *Circulation des engins moteurs électriques*.

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 2.C) donne un aperçu des lignes électrifiées et de la tension de la caténaire. Les détails figurent dans la liste 1 du RIEI - *Dénomination des lignes*.

La carte de l'annexe 2.D 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

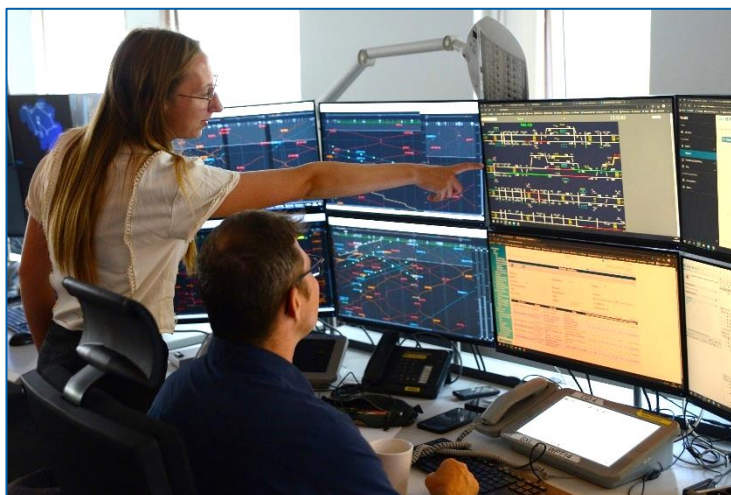
Sauf indication contraire sur la carte S104 (disponible dans l'application *Draw In*), toutes les lignes de l'infrastructure ferroviaire belge sont équipées de signalisation latérale. Les différents systèmes de signalisation sont décrits dans la partie 1 du RDEI - *Caractéristiques du réseau*, en particulier le livre 13 - *Signalisation* et la partie 3 du RDEI - *Spécifications techniques et procédures opérationnelles*.

La liste 1 du RIEI - *Dénomination des lignes* mentionne les particularités de l'équipement des lignes en signalisation.

2.3.11 Systèmes de contrôle du trafic

L'organisme de coordination du trafic (*Central Dispatch*) est responsable de la coordination, de la gestion et du signalement des incidents. Il est équipé de systèmes de haute technologie (par exemple des écrans graphiques donnant un aperçu des itinéraires de trains, mis à jour automatiquement en temps réel) et d'équipements de communication modernes.

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



2.3.12 Systèmes de communication

Le réseau ferroviaire belge est équipé du *GSM for Railways* (GSM-R). Celui-ci est un standard international pour le réseau radio numérique paneuropéen qui a pour but de rendre interopérables les réseaux ferroviaires, conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 *relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne*.

Le réseau GSM-R doit être utilisé pour toutes les communications de sécurité entre le conducteur de train et l'organisme de coordination du trafic. Le GSM-R est disponible sur toutes les lignes du réseau d'Infrabel.

Il supporte les services de voix et de données et fournit le support radio pour le système de sécurité européen automatique ETCS (*European Train Control System*) niveau 2. Le niveau 2 de l'ETCS est utilisé sur les lignes à grande vitesse L3 et L4 et est également déployé sur une partie du réseau conventionnel.

Pour avoir accès au réseau GSM-R d'Infrabel, le matériel doit être équipé d'un cab-radio GSM-R attesté conforme aux exigences nationales et d'une carte SIM Infrabel ou d'un autre gestionnaire de

l'infrastructure dont le réseau GSM-R est interconnecté au réseau *UIC GSM-R ENIR Overlay Network*. Dix-sept gestionnaires de l'infrastructure font partie de ce réseau : ÖBB-Infrastruktur AG (Autriche), Infrabel (Belgique), SBB Infrastruktur (Suisse), Správa železnic, státní organizace (République tchèque), DB 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 2.E.

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 peut être utilisé à d'autres fins que la communication de sécurité ou la communication ETCS mentionnées ci-dessus à condition qu'Infrabel l'autorise (voir point 5.5.1).

Les réseaux à large bande des opérateurs de téléphonie mobile publics et ceux du GSM-R coexistent dans la bande des 900 MHz. Depuis le 1^{er} août 2019 (et le 31 juillet 2020 pour les lignes ETCS2), suite à une décision de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT), un risque accru d'interférences existe. Infrabel encourage les entreprises ferroviaires à rendre les récepteurs radio à bord de leurs trains résistants aux interférences, par le biais de récepteurs améliorés et/ou de filtres pour la radio cabine et la radio EDOR. Des initiatives ont également été prises au niveau européen et il existe un cadre législatif avec la STI CCS (*Control Command and Signalling* - Règlement EU 2016/919) pour obliger cet équipement à bord du nouveau matériel roulant ou lors de modifications majeures apportées à celui-ci. Si cet équipement n'est pas installé à bord du matériel roulant, l'entreprise ferroviaire doit informer Infrabel des mesures qu'elle a prises pour prévenir les interférences. 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 S104 (disponible dans l'application *Draw In*) donne un aperçu de l'implantation des systèmes d'aide à la conduite et des systèmes de signalisation de cabine et la liste 1 du RIEI - *Dénomination des lignes* en donne le détail.

L'équipement actuel du réseau en ETCS est repris sur la carte S104 (disponible dans l'application *Draw In*).

2.4 Restrictions du trafic

2.4.1 Infrastructure spécialisée

Infrabel n'a déclaré aucune infrastructure ferroviaire spécifique au sens de l'article 38 du Code ferroviaire.

En revanche, il existe certaines restrictions applicables aux circulations sur certaines lignes et dans certaines installations. Ces dernières 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 2.G laquelle reprend, le cas échéant, les restrictions d'exploitation liées au principe d'attribution de capacité sans cisaillement.

En outre, 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 à l'annexe 7.A et dans la liste 17 du RIEI - *Installations d'approvisionnement en carburant sur le réseau belge*).

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 par les autorités dans le cadre de la législation d'application, 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* et dans le RDEI 511 - *Plan d'urgence d'Infrabel - Coordination entre le GI et les UI*.

Le transport de marchandises dangereuses est interdit sur certaines lignes. Les détails se retrouvent dans la liste 1 du RIEI - *Dénomination des lignes*.

2.4.4 Tunnels avec restrictions

Les tunnels du réseau figurent sur la carte technique du réseau (voir annexe 2.C).

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 2.C).

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 3.B.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 calendaires avant le sillon-jour ;
- au plus tard au moment de la demande de capacités, lorsque le sillon-jour a lieu moins de 7 jours calendaires 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 calendaires avant le sillon-jour.

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

En cas de manquement aux conditions ci-dessus, la jouissance des capacités pourra être refusée par Infrabel de plein droit et sans mise en demeure préalable, à tout moment, et ce, sans préjudice du droit pour Infrabel de réclamer les pénalités pour l'annulation des capacités par le candidat non entreprise ferroviaire.

3.2.2 Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire

Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes :

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

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

- d'une licence appropriée aux types de services qu'elle offre et délivrée par l'autorité compétente d'un Etat membre de l'Union européenne (voir point 3.2.3) ;
- d'un certificat de sécurité unique (voir point 3.2.4) ;
- de capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire allouées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou par le *Corridor One-Stop Shop* au nom du gestionnaire de l'infrastructure (voir chapitre 4) ou être désignée par un candidat non-entreprise ferroviaire pour utiliser les capacités attribuées à celui-ci (voir point 3.3.3) ;
- d'une couverture de sa responsabilité civile (voir point 3.2.5).

Toute entreprise ferroviaire voulant utiliser l'infrastructure ferroviaire doit avoir préalablement conclu un contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire avec Infrabel, définissant les droits et obligations respectifs de chaque partie (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

inaccessible 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 3.A.1).

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

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

Le montant minimal de couverture de responsabilité civile est fixé par l'arrêté royal du 8 décembre 2013 *fixant les montants minimaux pour la couverture de la responsabilité civile pour pouvoir circuler sur l'infrastructure ferroviaire*. Ledit montant est fixé à 50 millions d'euros par sinistre et à 70 millions d'euros par sinistre en cas de prestation de transport de voyageurs ainsi que pour les entreprises ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité unique qui leur permet de transporter des matières dangereuses.

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

Les conditions générales du contrat d'utilisation figurent en annexe 3.A.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 3.B.1). Le contrat de réservation des capacités définit les droits et obligations respectifs de chaque partie, notamment les modalités concernant les services offerts et la facturation de ces derniers.

En cas de contradiction entre un point du document de référence du réseau et une clause du contrat de réservation des capacités, celle-ci prévaut.

3.3.4 Conditions générales

Lors de la rédaction de ses conditions générales, qui se trouvent dans ce document ainsi que dans le contrat d’utilisation de l’infrastructure 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.

Un matériel roulant n'utilisant pas de sillons est un matériel roulant qui se trouve dans l'une des catégories suivantes:

- le véhicule '*travaux*' circule, soit exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire, soit dans le cadre de parcours effectués pour l'accès ou la sortie de ces sections de voies. Ces circulations se font sous le couvert de l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;
- le véhicule '*raccordements*' circule uniquement entre l'installation d'un raccordement privé et une installation ferroviaire sous le couvert d'un protocole local pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
- le véhicule '*manœuvres locales*' circule uniquement dans les faisceaux du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en vue d'effectuer des opérations de triage ou de garage sous le couvert d'un protocole local pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
- le véhicule '*services de secours*' est utilisé par ces services sur des voies mises temporairement hors service pour les besoins d'une intervention ou d'un exercice. Ces circulations se font sous le couvert de l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Le matériel roulant concerné peut disposer de plusieurs modes, par analogie avec les normes européennes relatives aux modes « *running* », « *traveling* » et « *working* ».

Dans ce cadre, Infrabel a développé le service  **YourTechnicalControl**. Plus d'informations sur ce service sont disponibles au point 5.5.3.

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

3.4.2 Certification du personnel

3.4.2.1 Cadre légal

La législation applicable est reprise dans :

- le règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 *concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE* ;
- la loi du 30 août 2013 *portant le Code ferroviaire* ;
- l'arrêté royal du 22 juin 2011 *relatif à la licence des conducteurs et au registre des licences et des attestations* ;
- l'arrêté royal du 12 septembre 2011 *relatif à la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et à la reconnaissance des centres de formation*.
La liste des centres de formation est disponible sur le site : <https://www.nsarail.fgov.be/fr/themes/personnel-de-securite/reconnaisances/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 :

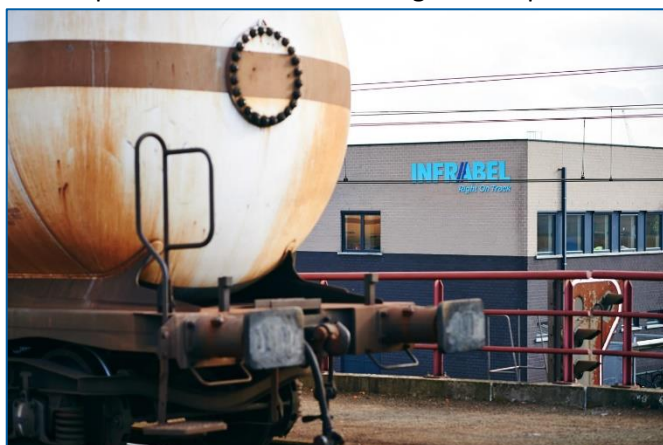
- le RDEI 443 - *Les transports exceptionnels* ;
- le RDEI 423 - *La circulation des transports exceptionnels.*

La procédure de demande de capacités propre aux sillons pour les transports exceptionnels est détaillée au point 4.7.1 et les services relatifs à ces derniers  au point 5.4.3.

Les coordonnées du bureau responsable des études préalables à l'autorisation d'un transport exceptionnel se retrouvent au point 1.6.1.

3.4.4 Transport de marchandises dangereuses

Le transport de marchandises dangereuses par rail est légiféré par l'arrêté royal du 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 1^{er} de l'article 179/12 du Code ferroviaire, à savoir dans le cadre des vérifications qu'un utilisateur de l'infrastructure doit effectuer avant d'utiliser un véhicule dans le domaine d'utilisation spécifié dans son autorisation de mise sur le marché, l'entreprise ferroviaire peut effectuer des essais en coopération avec le gestionnaire de l'infrastructure.

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

4. Attribution des capacités

4.1 Introduction

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

4.2 Description générale de la procédure

4.2.1 Organismes concernés

4.2.1.1 Gestionnaire de l'infrastructure

Le gestionnaire de l'infrastructure est l'organisme à qui doivent être adressées les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire et qui est responsable de l'attribution des sillons pour ces capacités (article 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 4.E).

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

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 *Corridor One-Stop Shop* (C-OSS, voir point 1.7.1) 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 sont 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 4.E et sont détaillées dans la section 4 du *Corridor Information Document* de chaque corridor.

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 différents corridors de fret est reprise au surplus à l'adresse <https://rne.eu/organisation/oss-c-oss/>.

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 (marchandises ou voyageurs) ;
- 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 : *Book In* et *Path Coordination System*

4.2.2.2.1 Utilisation des applications

L'utilisation des applications en vue d'introduire des demandes de capacités diffère en fonction du caractère de la demande (international / national) et du terme d'introduction (long terme, court terme, temps réel), tel qu'exposé dans le tableau ci-dessous :

	En long terme	En court terme	En temps réel
Demandes internationales	<i>New Path Requests</i> : Via l'application PCS. <i>Late Path Requests</i> : Soit via l'application PCS, soit via l'application <i>Book In</i> . Les demandes parallèles, c'est-à-dire les demandes identiques introduites dans les deux systèmes, ne sont pas autorisées. 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.		
	<i>Ad-Hoc Requests</i> : Via l'application <i>Book In</i> .		
	En ce qui concerne les sillons préétablis et les réserves de capacités (corridors de fret), l'application PCS doit être utilisée.		
	Pour les adaptations aux sillons suite à : – un incident national ou un incident international avec un impact sur le sillon en Belgique (voir point 6.3.3.1) ; – 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) ; l'application <i>Book In</i> doit être utilisée.		
Demandes nationales	Obligatoirement via l'application <i>Book In</i> .		
	En ce qui concerne les sections nationales des sillons préétablis et des réserves de capacités (corridors de fret), l'application PCS doit être utilisée.		

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

4.2.2.2.2 Accès aux applications

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*.

Les candidats peuvent, au lieu d'utiliser *Book In*, opter pour un flux de données (« dataflow ») dans le cadre duquel des données sont envoyées à Infrabel depuis une application développée par le candidat ou par des tiers. Pour autant que les données respectent la structure et le contenu requis et qu'elles soient en outre transmises au bon emplacement, Infrabel les traitera comme si elles avaient été introduites directement via *Book In*. Toutefois, si Infrabel constate à plusieurs reprises que les données fournies ne satisfont pas à ces conditions, elle en informera le candidat concerné et l'enjoindra à remédier au problème dans un délai qu'elle fixera. Si les adaptations nécessaires ne sont pas apportées dans ce délai, Infrabel se réservera le droit d'interrompre le flux de données concerné jusqu'à ce que le problème soit résolu.

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. Un compte utilisateur peut être demandé auprès de RNE via le formulaire suivant : <https://forms.office.com/e/R2C5u68wGX>.

4.2.2.2.3 Procédure à suivre en cas d'indisponibilité des applications

En cas d'indisponibilité annoncée d'une application, il est de la responsabilité du candidat d'introduire sa demande de capacité en utilisant l'autre application (quand cela est autorisé, voir au point 4.2.2.2.1) ou en communiquant à Infrabel les formulaires dûment complétés repris ci-dessus :

- 4.A.1 Demande de capacités Voyageurs/Parcours techniques (voyageurs)
- 4.A.2 Demande de capacités Marchandises/Parcours techniques (marchandises)

Le cas échéant, ces formulaires dûment complétés doivent impérativement être envoyés aux bureaux compétents dans les délais prescrits (voir point 4.5) et à l'adresse e-mail indiquée (voir point 1.6.1). Suite à l'envoi du formulaire, Infrabel envoie un accusé de réception. Si Infrabel constate que le formulaire est incomplet, elle invite le candidat, dans un délai raisonnable qu'elle fixe, à le compléter par retour d'e-mail. Dans le cas où les informations utiles ne sont pas fournies dans le délai imparti, Infrabel rejette la demande.

Dans le cas des *New Path Requests*, afin de recourir aux formulaires, l'indisponibilité doit survenir dans les deux jours ouvrables précédant la date butoir pour introduire les demandes.

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 *RailNetEurope*.

Toute demande de capacité ne respectant pas les principes ci-dessus (par exemple, une demande introduite par téléphone, une demande introduite par e-mail en cas de disponibilité des applications, une demande introduite à une autre adresse e-mail que celle autorisée et mentionnée au point 1.6.1,

une demande introduite par e-mail dans le délai mais sans formulaire de demande dûment complété, ...) est considérée comme étant irrecevable et ne sera dès lors pas traitée.

4.2.2.3 Paramètres de la demande de capacités

4.2.2.3.1 Données 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 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

Infrabel recommande au candidat d'indiquer le trajet souhaité dans sa demande. Si le candidat ne mentionne pas l'itinéraire complet dans sa demande de capacité, Infrabel attribuera 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. Le candidat doit vérifier le sillon attribué et signaler les anomalies éventuelles à Infrabel dans les plus brefs délais.

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 dans la liste 11 du RIEI - *Numérotation des trains*.

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 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 données de contact des gestionnaires de l'infrastructure limitrophes sont reprises dans la liste 4 du RIEI - *Liste des points frontières et gestionnaires "infrastructure" des réseaux voisins*.

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 sur le territoire belge suite à des travaux à l'étranger en direction de la Belgique, le candidat doit indiquer dans le champ « commentaire » de *Book In* le numéro du document de détournement délivré par le gestionnaire de l'infrastructure limitrophe, de sorte qu'Infrabel puisse harmoniser le sillon à la frontière.

4.2.2.3.3 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 capacités 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 Réserve de capacités pour les restrictions temporaires de capacités

4.3.1 Principes généraux

4.3.1.1 Mission du gestionnaire de l'infrastructure

Parmi les missions de service public qui incombent au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, on retrouve notamment celles relatives à l'entretien, au renouvellement, à l'extension et la modernisation de son réseau.

Le défi pour le gestionnaire de l'infrastructure consiste dès lors à planifier et à coordonner les nombreux travaux d'infrastructure tout en continuant à gérer le trafic ferroviaire. Il prend à cette fin toutes les mesures utiles, dans le cadre de la gestion de la capacité, pour en garantir le bon déroulement.

Pour organiser et planifier toutes ces restrictions de capacités, le gestionnaire de l'infrastructure doit faire face à de nombreux défis et contraintes internes et externes, à savoir :

- garantir la sécurité des agents sur le terrain ;
- permettre un regroupement de travaux entre spécialités quand c'est possible (= massification des travaux) ;
- accroître la productivité des chantiers ;
- réduire les coûts d'entretien et de renouvellement ;
- tenir compte des demandes exprimées par les candidats et de leur satisfaction ;
- tenir compte de la disponibilité des entrepreneurs ;
- obtenir des permis de bâtir ;
- respecter les obligations en matière d'environnement ;
- ...

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

4.3.1.2 Principes découlant du droit européen

En vue d'une harmonisation internationale des processus pour la coordination et la publication des TCR, l'Annexe VII de la Directive 2012/34, prévue par la décision déléguée de la Commission 2017/2075, décrit la manière de coordonner et de publier les TCR ainsi que la façon d'impliquer les candidats dans ce processus.

Plus précisément, ladite annexe VII prévoit les délais de consultation et de publication pour les TCR, en fonction du type de TCR, sur la base de sa durée et de son impact sur le trafic quotidien sur une ligne (voir point 4.3.2).

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.

4.3.2 Délais d'information et de publication

En vue d'une harmonisation internationale des processus pour la coordination et la publication des TCR, l'Annexe VII de la Directive 2012/34/UE classe la nature des travaux d'infrastructure en plusieurs catégories en fonction de leur durée et de leur impact sur le trafic ferroviaire (= trafic estimé annulé, dévié ou remplacé par d'autres modes de transport) et prévoit les délais de publication en fonction desdites catégories de TCR. Ceux-ci se sont vu attribuer les dénominations *Major*, *High*, *Medium* ou *Minor* par RailNetEurope (pour plus d'informations, vous pouvez consulter le *Guidelines*

for Coordination/Publication of Planned Temporary Capacity Restrictions for the European Railway Network et les Procedures for Temporary Capacity Restriction Management, voir point 4.3.1.2).

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

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

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

En outre, 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).

Ces réunions d'information et de consultation ainsi que les TCR qui y sont traités sont repris ci-après :



Type de réunions	Objet
<u>Réunions semestrielles</u>	Information et consultation des candidats à propos des <i>Major</i>, <i>High</i> et <i>Medium</i> TCR. <u>Juin A-3 (X-30) :</u> Premières informations aux candidats, à propos des <i>Major</i> TCR et dans la mesure du possible premières informations pertinentes connues à propos des <i>High</i> TCR et des TCR avec impact international. <u>Novembre/Décembre A-3 (X-25/24) :</u> Communication aux candidats des <i>Major</i> TCR et des <i>High</i> TCR connus et dans la mesure du possible communication des informations pertinentes connues à propos des TCR avec impact international avec les détails suivants : la période, la durée, la section de ligne affectée et le cas échéant, la capacité sur les lignes de détournement. <u>Juin A-2 (X-18) :</u> Communication aux candidats du résultat de la coordination des <i>Major</i> TCR et dans la mesure du possible du résultat de la coordination des <i>High</i> TCR et des TCR avec impact international. <u>Novembre/Décembre A-2 (X-13/12) :</u> Communication aux candidats du résultat de la coordination des <i>High</i> TCR et des <i>Medium</i> TCR (cette coordination prenant fin au plus tard à X-13,5).
<u>Réunions mensuelles</u>	Communication aux candidats du secteur « voyageurs » de l'ensemble des TCR connus pour le mois M+5.
<u>Réunions spécifiques (SIRU - Specific Information Railway Undertakings)</u>	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.

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

L'annexe 4.B reprend quant à elle, par catégorie de TCR, les mesures et délais légaux afférents à leur publication.

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

L'officialisation de tous les TCR se fait via des bulletins « travaux » qui sont envoyés aux candidats au plus tard 28 jours avant le début du TCR. Ces bulletins sont également disponibles sur le *Business Corner* via l'application *Daily In*.

4.4 Impact des accords-cadres

Pas d'application.

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

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 février A-1(*)	Annual Capacity Management (long terme)
Demandes de capacités pour l'horaire de service A pendant le processus d'élaboration de cet horaire de service	New Path Requests	Du 15 décembre A-2 au deuxième ou troisième lundi ou mardi d'avril A-1	Annual Capacity Management (long terme)
	Late Path Requests	Du deuxième ou troisième mardi ou mercredi d'avril A-1 au deuxième ou troisième lundi d'octobre A-1	Annual Capacity Management (long terme)
	Ad-Hoc Requests		Pour la période-PERT suivante 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		Du deuxième ou troisième mardi d'octobre A-1 au deuxième samedi de décembre A	Dans la période-PERT en cours (jusque J-2) Running Capacity Management (court terme)
			Dans la période-PERT en cours (à partir de J-2) Central Dispatch (temps réel)

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

* Pour des résultats détaillés, il est recommandé de soumettre les études de faisabilité au plus tard le quatrième lundi de janvier.

4.5.1 New Path Requests

4.5.1.1 Principes généraux

4.5.1.1.1 Calendrier

Pour l'établissement de l'horaire de service annuel 2028, RNE a établi les dates butoirs et périodes suivantes :

Études de faisabilité dans le cadre des <i>New Path Requests</i>		
Date de début pour l'introduction des demandes d'étude de faisabilité	Le 14 septembre 2026	Candidat
Date limite pour l'introduction des demandes d'étude de faisabilité	Le 15 février 2027*	Candidat
Date limite pour la réponse aux demandes d'étude de faisabilité	Le 15 mars 2027	Infrabel
<i>New Path Requests</i>		
Soumission des demandes de capacités (<i>New Path Requests</i>)**	Du 15 décembre 2026 au 12 avril 2027	Candidat
Etablissement du projet d'horaire de service	Du 13 avril 2027 au 5 juillet 2027	Infrabel
Publication du projet d'horaire de service (<i>draft offer</i>)	Le 5 juillet 2027***	Infrabel
Observations et commentaires	Du 6 juillet 2027 au 6 août 2027****	Candidat
Date limite pour fournir une réponse finale (<i>final offer</i>)	Le 23 août 2027	Infrabel
* Pour des résultats détaillés, il est recommandé de soumettre les demandes d'études de faisabilité au plus tard le 25 janvier 2027. ** 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 2028	Le 12 décembre 2027 à 00 h 01	

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

Le gestionnaire de l'infrastructure attribue le sillon dans le cas où la capacité demandée est disponible.

Les demandes de capacités liées aux corridors de fret dans le cadre de la confection de l'horaire de service suivent 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 4.E.

4.5.1.1.2 Acceptation des *New Path Requests*

Un *New Path Request* ne sera accepté que s'il concerne, au niveau de l'horaire et de l'itinéraire, au minimum 8 semaines consécutives et s'il 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).

4.5.1.1.3 Traitement des demandes en conflit introduites par un même candidat

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. Le candidat a 5 jours ouvrables pour réagir à la proposition. S'il n'y a pas d'alternatives, si le candidat ne réagit pas à la proposition endéans les 5 jours ouvrables ou si le candidat refuse les alternatives proposées, Infrabel lui demande de choisir la demande qu'il souhaite retenir. Le candidat a 5 jours ouvrables pour répondre.

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.

4.5.1.1.4 Marges de planification standard d'application en cas de demandes concurrentes

Dans la phase du traitement des *New Path Requests* qui précède la publication du projet d'horaire de service (*draft offer*), Infrabel applique les marges de planification standard suivantes en cas de demandes concurrentes :

- trains de voyageurs (parcours à charge) : ± 5 minutes par rapport à l'horaire demandé ;
- trains de marchandises (parcours à charge) : ± 30 minutes par rapport à l'horaire demandé ;
- autres trains : ± 30 minutes par rapport à l'horaire demandé.

Ces marges sont utilisées en garantissant, le cas échéant, l'harmonisation aux points-frontières et en tenant compte - sans ordre de priorité - des besoins exprimés par le candidat dans sa demande de capacité :

- assurance des correspondances entre trains ;
- maintien des cadences et de la symétrie ;
- autres souhaits commerciaux et opérationnels des candidats.

Infrabel communique régulièrement aux candidats concernés la liste de ses demandes de capacités traitées en ayant recours aux marges de planification standard. Dans ce cadre, les candidat peuvent formuler leurs observations et notamment demander, pour une ou plusieurs demandes, de ne pas appliquer ces marges.

Dans les cas où les candidats ne souhaitent pas recourir à l'application de ces marges ou si l'application de ces marges ne permet pas à Infrabel de résoudre les conflits, Infrabel entamera la procédure de coordination telle que décrite au point 4.5.5.1.

4.5.1.1.5 Eléments bloquants pour l'allocation du sillon

Sans préjudice de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne la compatibilité entre son train et l'itinéraire sur l'infrastructure, dans le cas où le gestionnaire de l'infrastructure constate, lors de l'analyse de la demande de capacité, que cette dernière contient des éléments 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 auquel a 5 jours ouvrables 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 ouvrables, la demande est rejetée. Cette disposition s'applique sans préjudice de l'obligation pour le candidat d'introduire, conformément aux dispositions du présent document, une demande complète dans les délais impartis. Elle ne peut pas être utilisée pour rendre conforme au délai une demande soumise en retard, ni pour apporter des modifications substantielles à une demande après l'expiration de la date limite de dépôt.

4.5.1.2 Principes supplémentaires d'application dans le cas où les NPR sont introduits sur une infrastructure faisant l'objet d'un *Major* ou *High* TCR

4.5.1.2.1 Introduction

Comme indiqué à l'annexe 4.B, la liste des *Major* et *High* TCR, intégrés et non-intégrés, fait l'objet d'une publication avant la période d'introduction des NPR (c'est-à-dire 12 mois avant le début de l'horaire de service), après consultation des candidats.

Grâce à cette information, lorsqu'il introduit ses NPR, le candidat a la possibilité :

- d'introduire ses NPR directement sur un itinéraire disponible, auquel cas sa demande est traitée conformément au point 4.5.1.1 ci-avant, ou
- d'introduire ses NPR sur l'infrastructure faisant l'objet du *Major* ou *High* TCR, qu'il soit intégré ou non, selon les principes repris ci-après.

4.5.1.2.2 Traitement d'un NPR introduit sur un *Major* ou *High* TCR intégré

Dans le cas où le candidat introduit son NPR sur un *Major* ou *High* TCR intégré, le gestionnaire de l'infrastructure applique les règles suivantes pour la période impactée par le TCR.

En premier lieu, le gestionnaire de l'infrastructure analyse s'il dispose de suffisamment de capacité pour attribuer, lors de la *final offer*, les variantes (c'est-à-dire les sillons contenant les horaires et itinéraires précis) liées à l'ensemble des demandes introduites sur le TCR concerné.

Dans le cas où il dispose d'assez de capacité pour les variantes, il entame un dialogue avec les différents candidats. Si le dialogue permet d'aboutir à une solution, les variantes sont attribuées lors de la *final offer*. Si le dialogue ne permet pas d'aboutir à une solution, le gestionnaire de l'infrastructure applique les critères repris au point 4.5.1.2.5 pour départager les demandes. Dans ce dernier cas, les variantes qui en résultent sont attribuées lors de la *final offer* et les autres demandes de capacité sont le cas échéant refusées.

Les propositions de variantes sont communiquées par courrier électronique et doivent le cas échéant être refusées par le même moyen endéans le délai fixé par le gestionnaire de l'infrastructure, faute de quoi elles sont considérées comme acceptées.

Dans le cas où il ne dispose pas de suffisamment de capacité pour les variantes, le gestionnaire de l'infrastructure applique directement les critères repris au point 4.5.1.2.5 pour départager les demandes. Dans ce cas, les variantes qui en résultent sont attribuées lors de la *final offer* et les autres demandes de capacité sont refusées.

4.5.1.2.3 Traitement d'un NPR sur un *Major* ou *High* TCR non intégré

Dans le cas où le candidat introduit son NPR sur un *Major* ou *High* TCR non intégré, le gestionnaire de l'infrastructure applique les règles suivantes pour la période impactée par le TCR.

En premier lieu, le gestionnaire de l'infrastructure analyse s'il disposera de suffisamment de capacité pour fournir des variantes lors du processus *path alteration* (voir point 4.5.1.2.6) à l'ensemble des demandes introduites sur le TCR concerné.

Dans le cas où l'analyse montre qu'il disposera de suffisamment de capacité pour les variantes, le gestionnaire de l'infrastructure attribue les sillons sur le TCR non intégré lors de la *final offer*. Les variantes seront définies lors du processus *path alteration*.

Dans le cas où l'analyse montre qu'il ne disposera pas de suffisamment de capacité pour les variantes, le gestionnaire de l'infrastructure applique les critères repris au point 4.5.1.2.5 pour départager les demandes. Dans ce dernier cas, les sillons qui en résultent sont attribués sur le TCR non intégré lors de la *final offer* (les variantes seront définies lors du processus *path alteration*) et les autres demandes de capacité sont refusées.

4.5.1.2.4 Critères pour déterminer les variantes

Tenant compte des itinéraires alternatifs établis avec les candidats et publiés sous la forme de cartes sur le *Business Corner* (Documentation > Capacity Allocation > 03.Work Possessions > 3.4 Publication) au plus tard 12 mois avant le début de l'horaire de service, le gestionnaire de l'infrastructure axe sa recherche, lorsqu'il détermine les variantes :

- pour les coupures totales de ligne (CTL) : sur les itinéraires disponibles ;
- pour les services à voie unique (SAVU) : aussi bien sur l'infrastructure faisant l'objet du TCR que sur les itinéraires disponibles.

Le gestionnaire de l'infrastructure tient en outre compte, lors de la détermination des variantes, des éléments suivants (sans ordre de priorité) :

- l'harmonisation aux points-frontières ;
- les obligations de service public ;
- l'optimisation de l'utilisation de la capacité ;
- les besoins commerciaux et organisationnels définis par le candidat, 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 ; ces besoins étant exprimés lors de la demande de capacités ou au moment où Infrabel consulte le candidat avant de lui proposer une variante.

4.5.1.2.5 Critères pour déterminer quels sillons feront l'objet d'une variante

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 des critères qu'elle applique lorsqu'elle établit les variantes que ce soit sur l'infrastructure faisant l'objet du *Major* TCR ou sur le ou les itinéraire(s) disponible(s), pour les NPR concernés. Bien que les *High* TCR ne soient pas visés par l'article 17 de

l'annexe VII, Infrabel leur applique, dans une volonté d'harmonisation, les mêmes processus et critères que ceux développés pour les *Major* TCR.

Dans les cas visés aux points 4.5.1.2.2 et 4.5.1.2.3, Infrabel applique les critères suivants pour déterminer quels sillons feront l'objet d'une variante sur l'infrastructure faisant l'objet du *Major* ou *High* TCR et quels sillons feront l'objet d'une variante sur un itinéraire disponible dans cet ordre de priorité :

- le prorata des types de circulation (transport de marchandises, transport national de voyageurs, transport international de voyageurs) sur la base des demandes de capacités ; si le prorata ne peut être appliqué sur une base horaire, il sera appliqué sur l'ensemble de la journée ;
- l'optimisation de la capacité (par exemple, en privilégiant l'homogénéité des circulations, ou les temps de libération courts, ou un sens de circulation, ...).

Infrabel peut fournir à la demande des candidats concernés, des explications sur les critères utilisés pour départager les demandes.

4.5.1.2.6 Processus *Path Alteration*

Le processus *Path Alteration* (autrement dit processus STS) a pour but de déterminer les variantes, soit l'itinéraire et l'horaire applicable, dans certains cas liés au traitement des NPR sur un *Major* ou *High* TCR non intégré (voir au point 4.5.1.2.3).

Il débute entre 16 et 10 semaines avant le début du TCR et se fait sur une base hebdomadaire, en concertation avec les candidats.

Les propositions de variantes sont communiquées par courrier électronique et doivent le cas échéant être refusées par le même moyen endéans le délai fixé par le gestionnaire de l'infrastructure, faute de quoi elles sont considérées comme acceptées.

Ce processus prend fin au plus tard 28 jours avant la semaine concernée ; la variante étant communiquée aux candidats au moyen d'un bulletin « service des trains ». Ces bulletins sont également disponibles sur le *Business Corner* via l'application *Daily In*.

4.5.2 Late Path Requests

Les *Late Path Requests* sont les demandes soumises au gestionnaire de l'infrastructure après le dernier jour pour la soumission des *New Path Requests*. Les *Late Path Requests* sont traités dans la capacité résiduelle après le traitement des *New Path Requests*.

Le tableau suivant donne pour les *Late Path Requests* le calendrier pour l'horaire de service 2028 :

<i>Late Path Requests</i>		
Premier jour pour la soumission des <i>Late Path Requests</i>	Le 13 avril 2027	Candidat
Premier jour pour répondre aux <i>Late Path Requests</i>	Le 24 août 2027	Infrabel
Dernier jour pour la soumission des <i>Late Path Requests</i>	Le 11 octobre 2027	Candidat
Dernier jour pour répondre aux <i>Late Path Requests</i>	Le 4 novembre 2027	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*. Le sillon attribué doit être vérifié par le candidat, et les éventuelles anomalies doivent être signifiées le plus vite possible à Infrabel.

Des compléments d'information sont fournis dans une « fiche train » ou dans un bulletin « service des trains » envoyé par courrier électronique.

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 les demandes soumises au gestionnaire de l'infrastructure dès le dernier jour de traitement des *Late Path Requests*. Les *Ad-Hoc Requests* sont traités dans la capacité résiduelle après le traitement des *New Path Requests* et des *Late Path Requests*.

Toute demande introduite après le dernier jour pour la soumission des *Late Path Requests* et avant le premier jour pour la soumission des *Ad-Hoc Requests* sera considérée comme irrecevable et ne sera dès lors pas traitée.

Pour l'horaire de service 2028, RNE donne la date suivante :

<i>Ad-Hoc Requests</i>		
Premier jour pour les <i>Ad-Hoc Requests</i>	Le 4 novembre 2027	Candidat

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.

Il est recommandé que le candidat indique dans sa demande les informations suivantes dans le cas où il souhaite qu’Infrabel lui propose, si la capacité demandée n’est pas disponible, une alternative, que ce soit sur le même itinéraire ou sur un autre itinéraire :

- 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 autre itinéraire et, le cas échéant, en précisant via quelles lignes (ou lesquelles ne sont pas souhaitées) en fonction par exemple de la connaissance de ligne des conducteurs ou des conditions d’exploitation du matériel.

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’efficacité 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 :

- si la capacité est disponible, Infrabel attribue le sillon correspondant ;
- si la capacité n’est pas disponible, Infrabel considérera que le candidat ne souhaite aucune alternative et rejettera la demande.

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 2028 :

	Dates ultimes d’introduction de la demande	Dates d’application
1 ^{ère} période	/	12 décembre 2027 (période se termine le 6 février 2028)
2 ^{ème} période	13 décembre 2027	7 février 2028 (période se termine le 2 avril 2028)

3 ^{ème} période	7 février 2028	3 avril 2028 (période se termine le 10 juin 2028)
4 ^{ème} période	17 avril 2028	11 juin 2028 (période se termine le 3 septembre 2028)
5 ^{ème} période	10 juillet 2028	4 septembre 2028 (période se termine le 9 décembre 2028)

L'allocation de ces sillons ou le refus de ces demandes sont officialisés 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 recommandé pour l'introduction des demandes de capacités à court terme est fixé comme suit :

- demande pour un seul jour de circulation : au plus tard J-2 (jours ouvrables) avant le jour de circulation, à 10h ;
- demande pour plusieurs jours de circulation : au plus tard J-15 (jours ouvrables) avant le premier jour de circulation.

Pour les demandes de capacités portant sur un seul jour de circulation, des dérogations au délai mentionné ci-dessus sont prévues dans les cas suivants :

- transport exceptionnel avec ou sans restrictions sur le trajet prévu ;
- transport ordinaire à une vitesse inférieure à 60 km/h.

Pour ces demandes, le délai limite d'introduction est fixé à au plus tard J-6 (jours ouvrables) avant le jour de circulation.

Les demandes de capacités qui ne peuvent pas être traitées par le bureau compétent pour ce type de demandes seront traitées en temps réel, à l'exception des demandes de transport exceptionnel avec restrictions sur le trajet prévu, et ce, pour des raisons d'exploitation et de sécurité.

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.

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).

Sans préjudice de l'obligation d'introduire les demandes dans *Book In*, les demandes urgentes peuvent en outre être signalées par appel téléphonique au Central Dispatch (voir coordonnées dans la liste 31 du RIEI - *Communications entre le personnel des UI et GI*). Le sillon sera attribué dès lors que la demande de capacité aura bel et bien été introduite dans *Book In*.

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 Processus d'harmonisation

4.5.4.1 Harmonisation 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 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.

4.5.4.2 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.

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 (sauf si l'application des marges de planification standard décrite au point 4.5.1.1 permet à Infrabel de résoudre les demandes concurrentes).

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 grilles 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 4.E.

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 *relatif au règlement administratif des litiges en matière de répartition des capacités de l’infrastructure ferroviaire* (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 4.C.

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 4.D 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 4.D 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, il doit, 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 , voir point 5.4.3), préciser le numéro de l'autorisation dans la rubrique prévue à cet effet.

Dans les cas où l'application PCS est utilisée, ce numéro d'autorisation doit être inséré 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 dans la liste 1 du RIEI - *Dénomination des lignes*.

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.

Sans préjudice de l'obligation d'introduire les demandes dans *Book In* ou Alea (dans les cas prévus au point 6.3.3.1) les demandes urgentes peuvent en outre être signalées par appel téléphonique au Central Dispatch (voir coordonnées dans la liste 31 du RIEI - *Communications entre le personnel des UI et GI*). Le sillon sera attribué dès lors que la demande de capacité aura bel et bien été introduite dans *Book In* ou Alea.

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 en informe au plus vite les candidats et applique la procédure reprise sur le *Business Corner* : *Documentation* > *Capacity Allocation* > *03.Work Possessions* > *3.1.Generalities* > « *Works Process* » (cf. chapitre 3).

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.

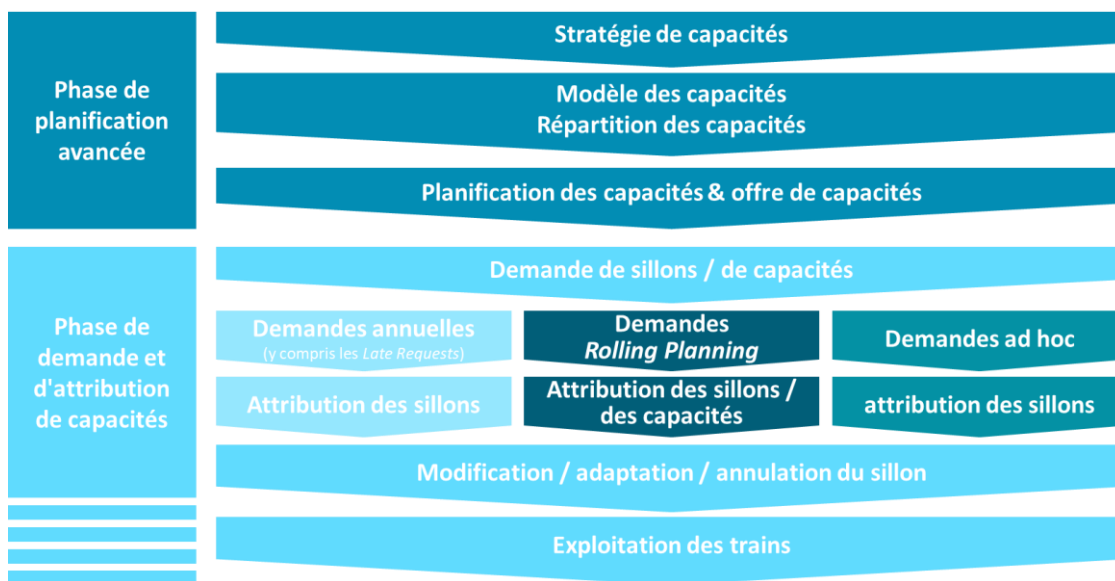
Le projet TTR est mis en œuvre progressivement par les membres de RNE, conformément aux échéances prévues par le règlement (UE) 2026/1184 *sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010*.

Les informations figurant aux points ci-dessous décrivent l'approche de mise en œuvre du projet TTR applicable à l'horaire de service 2028, dans le cadre juridique en vigueur à la date de publication. Les candidats sont informés que le règlement (UE) 2026/1184 *sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010*, précisera davantage les processus de gestion des capacités pour les périodes horaires ultérieures, en particulier à partir de l'horaire de service 2031.

Par conséquent, les éléments décrits dans le présent sous-chapitre pourront être développés plus avant ou adaptés dans les futurs documents de référence du réseau. Ces évolutions seront communiquées aux candidats dans le cadre de la procédure habituelle de mise à jour du document de référence du réseau.

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.

Phase de planification avancée ou phase de planification stratégique :

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

Le modèle de capacités (X-36 à X-18 mois) avec répartition de la capacité : Le modèle de 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).

¹ X représente le jour d'entrée en vigueur de l'horaire de service 2028.

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 pour une fenêtre temporelle définie ou sillon, avec des échéances spécifiques pour l'introduction des demandes et une durée de validité déterminée, pour la capacité préplanifiée.

Etape clé	Echéance
Première date à laquelle les candidats peuvent introduire une demande de sillon dans le cadre du processus <i>Rolling Planning</i>	4 mois avant le 1 ^{er} jour de circulation
Date limite à laquelle les candidats peuvent introduire une demande de sillon dans le cadre du processus <i>Rolling Planning</i>	1 mois avant le 1 ^{er} jour de circulation
Durée maximale des droits de capacité demandés dans le cadre du processus <i>Rolling Planning</i>	36 mois (à partir du 1 ^{er} jour de circulation)

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.

Le *Capacity Planning Tool* (CPT) est un outil informatique pour les gestionnaires de l'infrastructure, les organismes de répartition et les candidats qui aide 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 CPT est gratuit.

Davantage d'informations sont à retrouver sur le site suivant : <https://rne.eu/introducing-cpt>.

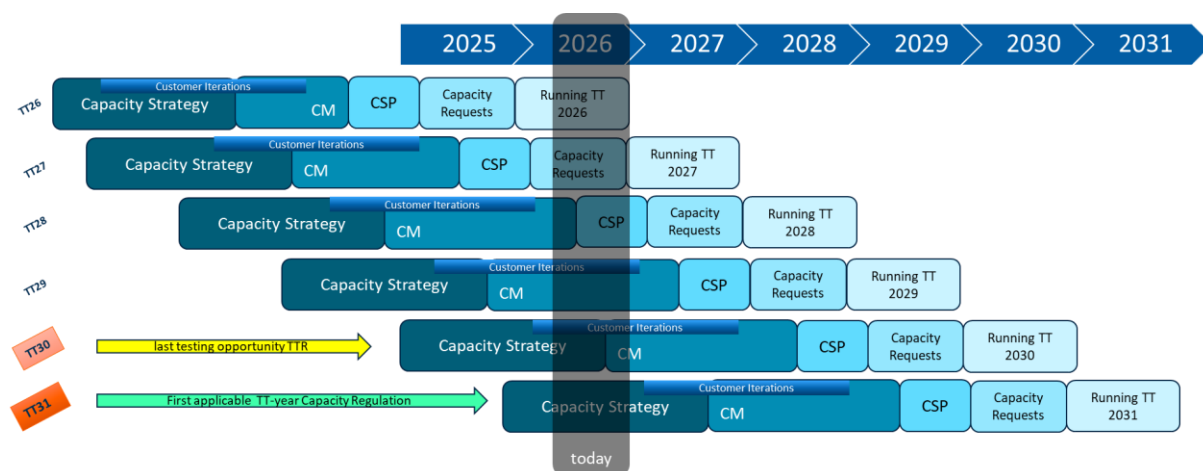
4.9.3 Implémentation

Infrabel participe à la mise en œuvre du processus TTR au niveau national selon la ligne du temps convenue au niveau international, qui est décrite dans les manuels approuvés par les membres de RNE et dans le schéma ci-dessous.

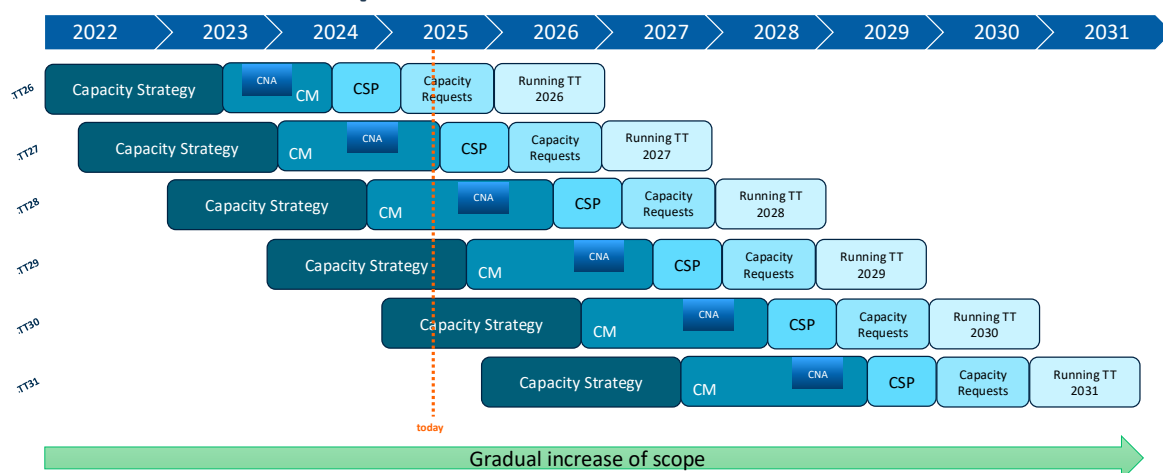
La portée de la mise en œuvre du TTR pour l’horaire de service 2028 a été convenue par les gestionnaires de l’infrastructure dans le document « *Implementation Scope of TTR 2028 & 2029* » (https://rne.eu/wp-content/uploads/ScopeTT28_v4.0.pdf).

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 . 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 2029 pour un nombre limité de lignes de son réseau et, via ECMT, élaboré des modèles de capacités pour les horaires de service 2026 et 2027 , afin de tester les applications et les processus.



TTR Process Implementation



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 prévue de la stratégie des capacités d’Infrabel pour l’horaire de service 2031 couvre l’ensemble du réseau.

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/>. De janvier à mai 2026, les parties intéressées ont eu la possibilité de formuler des observations sur le projet de document. Après sa publication, des commentaires et remarques pourront être soumis de septembre à novembre au gestionnaire national TTR d’Infrabel.

4.9.3.2 Modèle de capacités avec répartition de la capacité

La portée géographique du modèle de capacités d’Infrabel est progressivement étendue dans le but de tester et d’optimiser le processus.

Un 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 futurs communiqués 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 à Infrabel leurs besoins de capacités pour l’horaire de service 2030 à partir de X-24, au moyen de la plateforme informatique CPT ou via les canaux nationaux.

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 au cours de la phase de planification stratégique (tant pendant la phase de contribution à la stratégie des capacités que pendant celle relative au modèle de capacités).

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 la trame horaire de base définie dans la stratégie des capacités (X-36) et le modèle de capacités (X-18) (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 pour un nombre de lignes 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 CPT.

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* : [hb feasibility studies 1.0 2021-12-07 2.pdf](#).

4.9.4 Implémentation de la plateforme BeNe

La plateforme internationale de mise en œuvre du TTR ProRail/Infrabel, accessible à tous les candidats et aux gestionnaires de l'infrastructure voisins, a évolué vers une plateforme de coopération thématique.

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 4.E.

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

La loi du 16 décembre 2025 *portant prorogation de l'application du mécanisme de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en faveur du fret ferroviaire, établi par le titre 6 de la loi-programme du 27 décembre 2021* et l'arrêté royal du 6 avril 2026 *fixant l'entrée en vigueur de la loi du 16 décembre 2025 portant prorogation de l'application du mécanisme de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en faveur du fret ferroviaire, établi par le titre 6 de la loi-programme du 27 décembre 2021* prolongent la période de validité de ces mesures jusqu'au 31 décembre 2030.

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 5.G.

5. Services et redevances

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 5.A.

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 1^{er} 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 (), les *New Path Requests* sont traités conformément à l'article 33 paragraphe 1^{er} du Code ferroviaire et en suivant le calendrier établi par *RailNetEurope* (voir point 4.5.1). 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 () 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 7.3.4.7.

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

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

5.2 Principes applicables aux redevances

5.2.1 Principes généraux

L'utilisation du réseau ferré belge donne lieu à la perception de redevances par Infrabel. Les principes de ces redevances se basent sur les législations européennes suivantes :

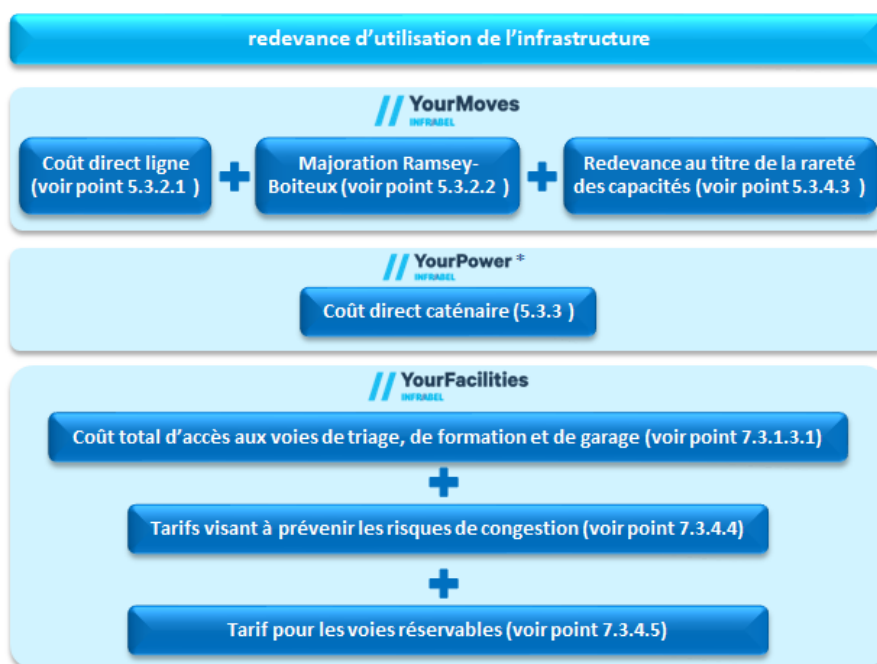
- la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21/11/2012 *établissant un espace ferroviaire unique européen* ;
- le Règlement d'Exécution UE 2015/909 du 12/06/2015 *concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire*.

En droit belge, le cadre légal pour ces redevances est prévu par le Code ferroviaire ainsi que par l'arrêté royal du 19 juillet 2019 *relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire*.

Le cadre légal impose entre autres que la tarification pour les prestations minimales, ainsi que pour l'accès par le réseau aux installations de service, soit basée sur le principe des coûts directs, éventuellement complétés par des majorations. Aussi, la rétribution imposée pour l'accès aux voies dans les installations de service et la fourniture de services dans ces installations, ne doit pas dépasser le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable. Ce principe est également d'application pour les prestations complémentaires et les prestations connexes lorsqu'elles 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  (voir chapitre 4) et partiellement dans le service  (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, qui visent à permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de procéder au recouvrement total des coûts qu'il encourt, ne peuvent être perçues que si le marché s'y prête. 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).

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 5.B.

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-Midi². La période de pointe JNM ne s'applique qu'au tronçon de la jonction Nord-Midi.

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

- la densité des lignes traversées :

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

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

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

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

Avec :

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

Les coefficients liés à la majoration Ramsey-Boiteux sont à retrouver à l'annexe 5.B.

5.3.3 Coût direct caténaire

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

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

$$CD_CAT = cd_cat * \sum E$$

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 5.B.

La détermination de la consommation d'électricité et les modalités de facturation sont décrites dans l'annexe 5.C (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 5.B.

5.3.4.2 Essais sur une infrastructure hors service commercial

Les parcours d'essai réalisés sur une infrastructure hors service commercial conformément aux articles 8, 179/6 et 179/12 du Code ferroviaire (voir point 3.4.5) correspondent, conformément à l'article 8 du Code ferroviaire, à une occupation d'une section de ligne hors service commercial pendant une période donnée. Une redevance forfaitaire spécifique pour l'utilisation de l'infrastructure mise hors service commercial a été déterminée.

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

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

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

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 5.B.

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 tout sillon (*New Path Request*, *Late Path Request* et *Ad-Hoc Request*) attribué sur une infrastructure ferroviaire faisant - lors de l'introduction de la demande de capacité à l'origine de l'attribution dudit sillon - 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.

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 :

$$RRC_SILLON = rrc_sillon_s$$

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 :

$$RRC_GARE = rrc_gare_{sg} * (1 + Min_S * 0,1)$$

Avec :

- rrc_gare_{sg} : 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 (partiellement ou totalement) 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 pendant la levée de ladite déclaration de saturation.

L'ensemble des coefficients unitaires propres à chacun des volets sont repris dans l'annexe 5.B.

5.4 Prestations complémentaires et redevances

5.4.1 Approvisionnement en courant de traction

Infrabel offre à tous les candidats un approvisionnement en électricité pour la traction des rames, s'ils le désirent. Suite à la transposition dans la loi belge de la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 *concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE*, les candidats peuvent également choisir leur propre fournisseur d'énergie (voir annexe 5.D). 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 en partie l'électricité à l'avance (marché à terme). 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.

Le reste de l'électricité est acheté sur le marché au comptant pendant l'année de fourniture.

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. 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.

Pour les autres candidats, ce mandat est délivré par le contrat d'utilisation ou le contrat de réservation des capacités.

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 5.C.

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

L'électricité destinée au courant de traction ne parcourt pas uniquement le réseau de transport placé sous la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure, réseau incluant l'ensemble des installations

électriques du réseau ferroviaire. Cette électricité utilise aussi les réseaux de transport et de distribution des gestionnaires des réseaux publics. Infrabel joue un rôle centralisateur au niveau de la gestion de ces autres services de transport et de distribution et règle notamment les factures auprès des gestionnaires de réseaux d'électricité publics.

Infrabel se doit ensuite de refacturer les coûts auprès des candidats qui ont recours au courant de traction, qu'ils s'approvisionnent en électricité de traction auprès du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un fournisseur tiers (voir point 5.4.1 et annexe 5.D).

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 perçues par le gestionnaire du réseau de distribution ;
- 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 management* (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 5.C.

5.4.3 Services pour transports exceptionnels

Toute circulation ferroviaire en vue d'un transport exceptionnel (voir définition au point 3.4.3) doit faire l'objet d'une étude préalable en vue de son autorisation aux conditions déterminées par cette étude, à l'exception du transport combiné pour lequel une autorisation permanente est délivrée par Infrabel (voir les listes 14a, 14b du RIEI - *Carte des itinéraires autorisés pour le trafic combiné* et la liste 14c du RIEI - *Autorisation permanente provisoire des unités de chargement intermodales codifiées*).

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 5.C.

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

A condition de ne pas impacter ses fonctions prioritaires de sécurité et de gestion du trafic, Infrabel permet aux entreprises ferroviaires d'accéder au réseau GSM-R pour d'autres applications. Toute

entreprise ferroviaire intéressée par l'utilisation du réseau GSM-R pour d'autres usages peut adresser sa demande à Infrabel qui en analysera la faisabilité. Si la demande est réalisable, un devis sera établi conformément aux principes de l'article 51 du Code ferroviaire et transmis à l'entreprise ferroviaire.

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 à l'annexe 5.C.

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 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

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* (pour les coordonnées du responsable de l'*Area I-O*, voir la liste 33 du RIEI - *Données de contact de l'OCT et des Areas I-O*) 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 5.C.

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.

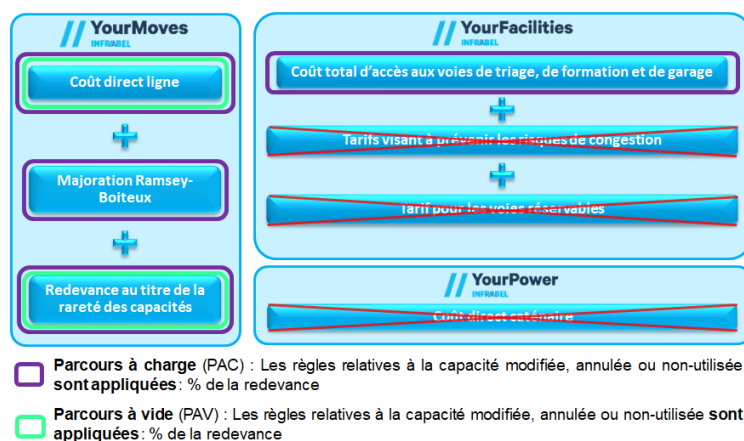
5.5.5 Services de maintenance lourde

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 5.D).

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 à l'annexe 5.E.

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 calendaires avant le départ planifié	40%
Annulation entre 5 jours calendaires et 30 jours calendaires avant le départ planifié	25%

Annulation entre 31 jours calendaires et 60 jours calendaires avant le départ planifié	15%
Annulation plus de 60 jours calendaires avant le départ planifié	0%

* Au-delà de 24h en amont de la circulation prévue, les délais d’annulation se calculent en jour calendaire 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 5.F).

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 l'objectif défini pour l'année civile en cours avec la performance de cette même année. La description détaillée du système d'amélioration des performances est reprise dans l'annexe 5.F.

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 dans l'annexe 5.F.

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 5.B, 5.C et 7.C), les modifications des règles de calcul, de la valeur des coefficients et des prix unitaires doivent être adoptées au plus tard quatre mois avant la date limite d'introduction des *New Path Requests* (voir point 4.5.1) et le document de référence du réseau doit également être adapté en conséquence. C'est pourquoi ces modifications ne seront d'application que pour l'horaire de service qui suit celui au cours duquel elles ont été adoptées.

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

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

En outre, selon l'arrêté royal précité, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire révisé au moins tous les cinq ans la méthode de calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

5.9 Modalités de perception de la redevance d'utilisation

5.9.1 Paiement anticipé des capacités demandées

La redevance d'utilisation est à payer préalablement chaque mois et constitue une obligation 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 3.A.1) ou du contrat de réservation des capacités (voir annexe 3.B.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 3.A.1) ou le contrat de réservation des capacités (voir annexe 3.B.1).

5.10 Diabolo - redevance passager - contribution des entreprises ferroviaires

5.10.1 Redevance passager

Conformément aux articles 12 à 14 de la loi du 30 avril 2007 *portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer*, toute entreprise ferroviaire utilisant l'infrastructure ferroviaire pour le transport de voyageurs au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles-National (infrastructure Diabolo) applique et perçoit (à l'exclusion des cas spécifiques stipulés à l'article 12, paragraphe 1^{er} de cette même loi) un supplément sur le prix du voyage à acquitter par le voyageur, dénommé « redevance passager ».

Le montant initial de la redevance passager et toute modification ultérieure de ce montant sont arrêtés par le Roi, par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ce montant est indexé annuellement conformément au mécanisme d'indexation expliqué à l'article 12, paragraphe 4, de la loi du 30 avril 2007. L'arrêté royal du 15 janvier 2023 *portant fixation du montant de la redevance passager Diabolo*, en vigueur depuis le 1^{er} février 2023, prévoit que le montant de la redevance passager visée à l'article 12 paragraphe 2 de la loi est fixé à 5,8403 EUR (exprimé en valeur 2022), TVA de 6% incluse.

Chaque entreprise ferroviaire verse à l'exploitant de cette infrastructure (*Northern Diabolo SA*) les redevances passager qui doivent être appliquées et perçues. L'exploitant et l'entreprise ferroviaire doivent conclure une convention dans laquelle sont arrêtés les termes et conditions comprenant la périodicité de la rétrocession, les méthodes de comptage du nombre de passagers transportés, les sûretés à constituer par l'entreprise ferroviaire en garantie de son obligation de rétrocession et la



rémunération de la perception de redevances passager non incorporées dans le prix du titre de transport.

5.10.2 Contribution des entreprises ferroviaires

Conformément aux articles 15 et 16 de la loi du 30 avril 2007 *portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer*, toute entreprise ferroviaire utilisant l'infrastructure ferroviaire pour le transport intérieur de voyageurs 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 calendaire 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 calendaire précédant l'année pour laquelle la contribution est due par rapport à la moyenne de l'indice santé pour l'année 2004 multiplié par la clé de répartition visée à l'article 15, paragraphe 3, de la loi.

La contribution des entreprises ferroviaires est calculée, appliquée et versée de la façon suivante :

1. Pour les besoins du calcul du montant de la contribution des entreprises ferroviaires, chaque entreprise ferroviaire redevable de la contribution est tenue de communiquer au gestionnaire de l'infrastructure, au plus tard le 1^{er} juin de l'année pour laquelle la contribution est due, le chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par celle-ci sur le transport intérieur de voyageurs sur l'infrastructure ferroviaire au cours de l'année calendaire 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 6.A 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 candidats peuvent, au lieu d'utiliser *Fill In* ou *Merl In*, opter pour un flux de données (« *dataflow* ») dans le cadre duquel des données sont envoyées à Infrabel depuis une application développée par le candidat ou par des tiers. Pour autant que les données respectent la structure et le contenu requis et qu'elles soient en outre transmises au bon emplacement, Infrabel les traitera comme si elles avaient été introduites directement via *Fill In* ou *Merl In*. Toutefois, si Infrabel constate à plusieurs reprises que les données fournies ne satisfont pas à ces conditions, elle en informera le candidat concerné et l'enjoindra à remédier au problème dans un délai qu'elle fixera. Si les adaptations nécessaires ne sont pas apportées dans ce délai, Infrabel se réservera le droit d'interrompre le flux de données concerné jusqu'à ce que le problème soit résolu. 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).

6.2.5 Ordre de priorité des trains

Infrabel utilise l'ordre de priorité théorique ci-dessous pour les trains dans le cadre de la coordination du trafic en temps réel. Il convient toutefois de noter que cet ordre est appliqué avec discernement ; Infrabel veillant à ce qu'un incident ait le moins d'impact possible sur la ponctualité générale du trafic ferroviaire.

Priorité	Trains
1	Trains de secours dirigés vers un accident en voies principales
2	Trains à grande vitesse
3	Trains de voyageurs internationaux
4	Trains IC
5	Trains P avec horaire d'un IC
6	Trains ICT (trains touristiques) avec horaire d'un IC
7	Trains de marchandises et trains techniques avec vitesse ≥ 100 km/h

8	Trains de marchandises et trains techniques avec vitesse ≥ 100 km/h
9	Trains L/S
10	Trains P avec horaire d'un train L/S
11	Trains de marchandises et trains techniques avec vitesse ≥ 80 km/h et < 100 km/h
12	Trains ICT (trains touristiques) avec horaire d'un train L/S
13	Trains de voyageurs extraordinaires avec horaire d'un train L/S
14	Autres trains (dont trains de marchandises et trains techniques avec vitesse < 80 km/h)

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 Règlementation 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.

En temps réel, les demandes d'adaptation doivent être introduites dans *Book In* par le candidat. Dans le cas de l'application d'un concept d'exploitation (scénario de secours), il est exceptionnellement permis d'introduire une demande d'adaptation du sillon via l'outil de communication ALEA (ladite demande ne pouvant pas porter sur la création d'un nouveau sillon) et non dans *Book In*.

Le gestionnaire de l'infrastructure communique aux candidats, à intervalles réguliers, les informations utiles au sujet de l'évolution de l'incident et l'impact sur la capacité suite à cet incident. Dans le cas où les sillons attribués sont totalement inutilisables, et si aucune solution alternative ne peut être dégagée, le gestionnaire de l'infrastructure peut supprimer sans préavis les sillons concernés pendant le temps nécessaire à la remise en état de l'infrastructure. Il en informe le détenteur des sillons concernés.

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 « *Handbook for International Contingency Management (ICM)* », qui peut être consulté à l'adresse : https://rne.eu/downloads/#downloads_traffic_int.

L'ICM 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 *Business 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) qui soutient la gestion des trains internationaux en fournissant des données en temps réel sur les trains internationaux. 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 *Business 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).

Les candidats peuvent, au lieu d'utiliser *Fill In* ou *Merl In*, opter pour un flux de données (« *dataflow* ») dans le cadre duquel des données sont envoyées à Infrabel depuis une application développée par le candidat ou par des tiers. Pour autant que les données respectent la structure et le contenu requis et qu'elles soient en outre transmises au bon emplacement, Infrabel les traitera comme si elles avaient été introduites directement via *Fill In* ou *Merl In*. Toutefois, si Infrabel constate à plusieurs reprises que les données fournies ne satisfont pas à ces conditions, elle en informera le candidat concerné et l'enjoindra à remédier au problème dans un délai qu'elle fixera. Si les adaptations nécessaires ne sont pas apportées dans ce délai, Infrabel se réservera le droit d'interrompre le flux de données concerné jusqu'à ce que le problème soit résolu.

7. Installations de service

7.1 Introduction

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

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

7.2 Aperçu des installations de service

La loi du 30 août 2013 *portant le Code ferroviaire*, ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 imposent aux exploitants d'installations de service reliées au réseau d'Infrabel et/ou aux prestataires de services dans ces installations, la fourniture d'informations sur les conditions et les tarifs qu'ils pratiquent pour l'accès à leurs installations ainsi que pour la prestation de services.

Ces informations doivent être intégrées dans le document de référence du réseau d'Infrabel, éventuellement via un hyperlien vers un site internet (site internet propre ou portail commun, 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 7.A donne un aperçu des installations de service exploitées ou bien par Infrabel, ou bien par des tiers. Elle reprend pour chacune de ces installations : le type d'installation, le nom de l'exploitant, la ou les ligne(s) du réseau ferroviaire à laquelle/auxquelles elle est connectée, sa situation ou non dans un port maritime ou intérieur, son lien ou non avec un corridor de fret, son statut, le protocole local d'Infrabel dans lequel elle apparaît le cas échéant et le lien vers le site internet sur lequel les informations détaillées sont à retrouver.

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

7.3 Installations de service exploitées par Infrabel

7.3.1 Dispositions communes

7.3.1.1 Informations générales

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

7.3.1.2 Services

En tant qu'exploitant d'installations de service, Infrabel exploite de nombreuses installations 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 exploitée par Infrabel et qui peuvent être attribuées pour un usage spécifique, et ce, pour une durée déterminée.

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 conditions liées à la réservation des VRS-P sont exposées au point 7.3.4.7 ci-après.

○ les voies réservables dédiées à la desserte d'une ou plusieurs entreprises raccordées (VRS-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 conditions liées à la réservation des VRS-VDBS sont reprises à l'annexe 7.F.1.

○ les voies réservables - traction Z (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 qui ne nécessitent pas l'usage de la caténaire dans ledit faisceau.

○ les voies réservables - traction E (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 qui nécessitent l'usage de la caténaire dans ledit faisceau.

Les conditions liées à la réservation des VRS-TE et des VRS-TZ sont reprises à l'annexe 7.G.1.

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.

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

Avec PAC = parcours à charge et PAV = parcours à vide.

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 7.C.

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.

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 la liste 33 du RIEI - *Données de contact de l'OCT et des Area's I-O*), 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 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).

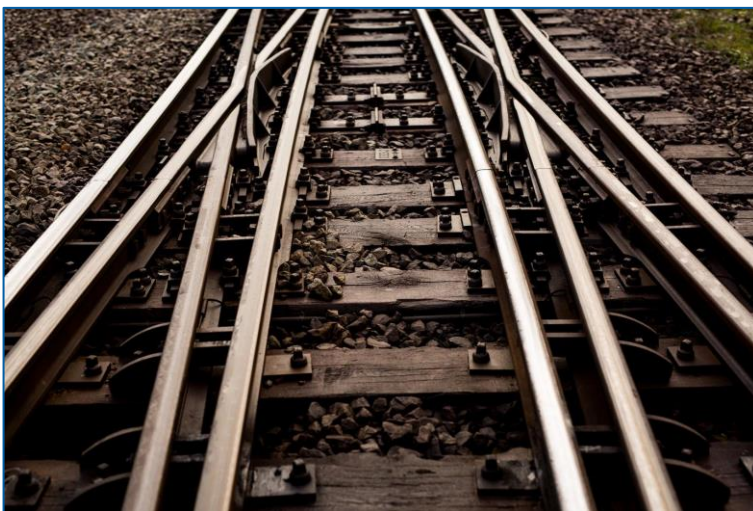
Une entreprise ferroviaire ne peut pas circuler avec du matériel de traction, avec ou sans véhicules, sur le réseau belge sans un sillon attribué par le gestionnaire de l'infrastructure à elle-même ou à un candidat non-entreprise ferroviaire dont elle serait l'entreprise ferroviaire désignée.

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*, certaines circulations peuvent correspondre à des circulations « hors sillons », 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 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.

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 dans la liste 33 du RIEI - *Données de contact de l'OCT et des Area's I-O*.

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. La liste 7F du RIEI - Spécifications techniques du réseau - Quais – Longueur 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 7.A.

Pour les cas spécifiques de l'installation de triage d'Anvers-Nord et des installations de service Oorderen et Faisceau N, les conditions de réservation et d'attribution applicables sont exposées respectivement aux annexes 7.E.1, 7.F.1 et 7.G.1.

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 7.B. La liste 15 du RIEI - *Installations ouvertes au service des trains de marchandises* 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

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

Infrabel constate que des problèmes peuvent survenir sur le plan opérationnel - avec un risque croissant de congestion - pour tout faisceau dont le taux d'occupation des voies opérationnelles 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 7.C.

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), à condition :

- qu'aucune voie réservable ne soit mise à disposition dans ce faisceau ;
- que ce faisceau soit 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.

La liste de l'ensemble des faisceaux équipés des systèmes d'enregistrement précités est reprise à l'annexe 7.C, avec indication de leurs taux d'occupation mensuels les plus élevés constatés sur une période minimale de 4 mois lors de l'année de référence. La liste des faisceaux et des voies haute densité pour lesquels ces tarifs sont applicables se retrouve à la même annexe.

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

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

7.3.4.4.2 Formule

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

$$\text{Tarif mensuel} = \sum_{lm} (D_{lm} * TM_l) + \sum_{lm} (D_{lm} * TP_{CT_l}) + \sum_{lm} (D_{lm} * TP_{LT_l})$$

$D_{lm} \leq DS_l$ $DP_{CT_l} \geq D_{lm} > DS_l$ $D_{lm} > DP_{CT_l}$

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 7.C :

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

Pour chaque activité (manœuvre/parking court terme/parking long terme), un taux horaire spécifique est défini. Les taux horaires en vigueur sont publiés dans l'annexe 7.C.

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 Tarif pour les voies réservables

7.3.4.5.1 Champ d'application

Pour chaque voie réservable - parking (VRS-P), voie réservable - traction Z (diesel) (VRS-TZ) et voie réservable - traction E (électrique) (VRS-TE) attribuée à une entreprise ferroviaire, un tarif est d'application.

Le coût total d'accès aux voies dans les installations de service (voir point 7.3.1.3.1) reste dû.

La liste des voies réservables concernées figure à l'annexe 7.B et les tarifs sont repris à l'annexe 7.C.

Le tarif pour les voies réservables - qui fait partie des redevances pour l'accès aux voies dans les installations de service visées à l'annexe 1, point 2 du Code ferroviaire, ainsi que pour la fourniture de services dans ces installations - ne peut excéder les coûts de prestation des services, majorés d'un bénéfice raisonnable, conformément à l'article 51 du Code ferroviaire.

Ce tarif s'applique à tous les types de matériel roulant et à tous les segments de marché, à l'exception des organisations touristiques.

7.3.4.5.2 Formule

Le tarif journalier pour les voies réservables est calculé individuellement pour chaque voie sur la base des paramètres repris à l'annexe 7.B : la longueur de la voie (en mètres) et l'électrification éventuelle de la voie. Le tarif journalier est calculé comme suit :

$$\text{Tarif journalier} = \text{coût}_A + \text{longueur} * P_{OH}$$

Où :

- coût_A : le coût d'entretien journalier moyen d'un aiguillage ;
- longueur : la longueur (en mètres) de la voie telle que reprise à l'annexe 7.B ;
- P_{OH} : le coût d'entretien journalier de la voie calculé par mètre, avec un coût unitaire supplémentaire si la voie concernée est électrifiée.

La méthode d'indexation annuelle des coûts unitaires est reprise à l'annexe 7.C.

7.3.4.5.3 Facturation

La facturation s'effectue sur une base mensuelle, conformément aux modalités prévues dans le contrat d'utilisation de l'infrastructure. Aucun paiement anticipé n'est exigé au titre du présent tarif (voir point 5.9.1).

Toute voie mise à la disposition d'une entreprise ferroviaire à l'issue du processus d'attribution, pour tout ou partie d'un mois civil, est facturée au cours du mois civil suivant celui de sa mise à disposition effective.

Toute mise à disposition résultant du processus d'attribution donne lieu à une facturation.

Par dérogation, et sous réserve que la voie soit effectivement libérée par l'entreprise ferroviaire concernée, aucune facture ne sera émise - ou, le cas échéant, une note de crédit sera établie - dans les situations suivantes :

- annulation ou suspension de la capacité imputable à Infrabel (notamment en raison de travaux dans les faisceaux). Dans l'hypothèse où une voie alternative soumise au même tarif est attribuée, la facture correspondante est adressée à l'entreprise ferroviaire ;
- renonciation par une entreprise ferroviaire à son droit d'accès à une voie dans le cadre d'une procédure de coordination en cours d'année.

Les questions ou remarques concernant la facturation de ce tarif peuvent être adressées au bureau responsable (I-CBE.423, voir point 1.6.1).

7.3.4.5.4 Réservation partagée

Si, à l'issue de la procédure de coordination, une voie est partagée entre deux ou plusieurs entreprises ferroviaires, chaque entreprise doit payer le tarif selon la clé de répartition telle que reprise dans le procès-verbal de la procédure de coordination.

Cette clé de répartition convenue entre les entreprises ferroviaires concernées constitue une condition impérative pour le partage de la réservation de voie. Si l'utilisation effective diffère de la clé convenue, le différend doit être réglé entre les entreprises ferroviaires concernées.

7.3.4.6 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.

7.3.4.7 Attribution des capacités

7.3.4.7.1 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 7.B 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 : 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 7.B présente la durée maximale d'occupation de chaque voie qui appartient à ce type de voies (en heures). En revanche, il existe des procédures de réservation spécifiques pour les installations de service contenant des voies réservables.

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 7.D (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 ou 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 7.D 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 7.D.

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 dans la liste 31 du RIEI - *Communications entre le personnel des UI et GI*.

- Les voies réservables (VRS)

Les principes ci-dessous sont applicables uniquement pour les VRS-P. Les principes liés aux VRS-VBDS sont exposés à l'annexe 7.F.1 et ceux relatifs aux VRS-TE et VRS-TZ à l'annexe 7.G.1.

Les demandes de réservation des VRS-P sont classifiées en fonction de la période à laquelle elles sont introduites : demandes annuelles, demandes tardives et demandes *Ad-Hoc*.

L'entreprise ferroviaire introduit ses demandes de réservation dans l'application *Icarus - local capacity* disponible sur le *Business Corner*, laquelle confirme la réception de la demande.

Icarus - local capacity offre un aperçu des VRS-P pouvant être réservées et reprend le cas échéant, à titre indicatif, les VRS-P déjà attribuées et celles non encore attribuées.

- demandes annuelles

Les demandes annuelles pour l'horaire de service 2028 peuvent être introduites à partir du 1^{er} juillet jusqu'au 1^{er} octobre 2027 inclus.

Dans l'hypothèse où *Icarus - local capacity* serait indisponible dans les deux derniers jours de l'introduction des demandes, la date limite d'introduction sera prolongée pour un délai raisonnable fixé par Infrabel, sans impact sur la date limite de traitement des demandes.

- demandes tardives

Les demandes tardives pour l'horaire de service 2028 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 2027 jusqu'au dernier jour de l'horaire de service 2028.

Dans le cas où *Icarus - local capacity* est indisponible, l'entreprise ferroviaire complète le formulaire de réservation présent à l'annexe 7.H 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. Toute demande étant incomplète à cette échéance sera rejetée. Dans le cas où la demande est introduite à partir du deuxième jour ouvrable précédant le premier jour d'occupation souhaité, elle doit être directement envoyée auprès du poste de signalisation gérant l'installation concernée avec l'adresse your.facilities@infrabel.be en copie. Aucun accusé de réception n'est envoyé par le poste de signalisation. Une demande incomplète est refusée d'office. Les coordonnées des postes de signalisation se trouvent dans la liste 31 du RIEI - *Communications entre le personnel des UI et GI*.

L'entreprise ferroviaire est tenue d'introduire une demande identique dans *Icarus - local capacity* après le rétablissement de l'application, à des fins administratives.

- 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 ainsi être introduites à partir du 4 novembre 2027 jusqu'au dernier jour de l'horaire de service 2028.

Dans le cas où *Icarus - local capacity* est indisponible, l'entreprise ferroviaire complète le formulaire de réservation présent à l'annexe 7.H et l'envoie par courrier électronique à l'adresse your.facilities@infrabel.be. 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. Dans le cas où la demande est introduite à partir du deuxième jour ouvrable précédant le premier jour d'occupation souhaité, elle doit être directement envoyée auprès du poste de signalisation gérant l'installation concernée avec l'adresse your.facilities@infrabel.be en copie. Aucun accusé de réception n'est envoyé par le poste de signalisation. Une demande incomplète est refusée d'office. Les coordonnées des postes de signalisation se trouvent dans la liste 31 du RIEI - *Communications entre le personnel des UI et GI*. L'entreprise ferroviaire est tenue d'introduire une demande identique dans *Icarus - local capacity* après le rétablissement de l'application, à des fins administratives.

7.3.4.7.2 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 7.D 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 7.D.

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 dans la liste 31 du RIEI - *Communications entre le personnel des UI et GI*.

7.3.4.7.3 Attribution des capacités locales

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

L'accès aux voies opérationnelles (ou les voies haute densité (VHDS), le cas échéant) est accordé 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. Dans ce cas, il est tenu compte, dans la mesure du possible, des besoins exprimés par l'entreprise ferroviaire via le formulaire 7.D (voir point 7.3.4.7.1).

Les coordonnées des postes de signalisation se trouvent dans la liste 31 du RIEI - *Communications entre le personnel des UI et GI*.

– Voies réservables (VRS)

Les principes ci-dessous sont applicables uniquement pour les VRS-P. Les principes liés aux VRS-VBDS sont exposés à l'annexe 7.F.1 et ceux relatifs aux VRS-TE et VRS-TZ à l'annexe 7.G.1.

Les VRS-P sont attribuées aux entreprises ferroviaires dans *Icarus - local capacity*.

- demandes annuelles

Pour l'horaire de service 2028, Infrabel attribue les VRS-P au plus tard le 1^{er} novembre 2027.

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 7.3.4.7.7. Moyennant l'accord de toutes les parties, le délai de traitement du conflit concerné peut être prolongé si la procédure de coordination n'est pas encore finalisée à la date limite d'attribution pour les demandes annuelles. Dans le cas d'un accord, la date limite d'attribution sera prolongée jusqu'au 20 novembre 2027 au plus tard. Dans le cas d'un désaccord, les critères de priorité repris au point 7.3.4.7.7 seront appliqués directement.

- demandes tardives

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

Infrabel attribue la voie, si elle est disponible, à l'entreprise ferroviaire, au plus tard dans les 30 jours civils qui courent à partir du premier jour ouvrable suivant la date de l'introduction de la demande.

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 7.3.4.7.7. 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 1^{er} novembre 2027), le traitement de la demande commence au plus tôt le 2 novembre 2027, en fonction de la date d'introduction de la demande tardive.

Pour toute demande tardive qui ne permet pas à Infrabel de disposer pour le traitement de cette demande du délai de 30 jours civils, 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 7.3.4.7.7 pour la période d'occupation située au-delà du délai de 30 jours civils précité ;
 - Infrabel applique dans la mesure du possible la procédure de coordination reprise au point 7.3.4.7.7 pour la période d'occupation située en-deçà du délai de 30 jours civils précité ; si cela n'est pas possible et dans tous les cas dans les 5 jours avant la première occupation, Infrabel propose, dans

la mesure du possible, des alternatives disponibles dans le même faisceau, voire dans un autre faisceau.

- demandes *Ad-Hoc*

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

Avant de traiter les demandes *Ad-Hoc*, Infrabel vérifie si une demande *Ad-Hoc* ponctuelle de capacité de l'infrastructure (c'est-à-dire, une *Ad-Hoc Request* pour un seul sillon-jour) à laquelle il a été fait référence dans la demande *Ad-Hoc* a bel et bien été introduite. Si ce n'est pas le cas, la demande est refusée.

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 date de l'introduction de la demande.

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 7.3.4.7.7.

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 7.3.4.7.7 mais propose, dans la mesure du possible, des alternatives disponibles dans le même faisceau ou dans un autre faisceau.

- 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 7.3.4.7.5).

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 ou jusqu'à ce que le transfert officiel vers une autre entreprise ferroviaire ait eu lieu. Tout autre accord doit être formellement communiqué à Infrabel.

7.3.4.7.4 Modification des capacités locales par l'entreprise ferroviaire

Une demande de modification de réservation d'une VRS-P attribuée équivaut à une nouvelle demande et doit dès lors être introduite dans *Icarus - local capacity*.

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 7.3.4.7.6.

7.3.4.7.5 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 doit être mise en indisponibilité pour des nécessités opérationnelles ou techniques ;
- cette voie réservable lui est nécessaire pour réaliser des travaux (voir point 7.3.4.7.8) ;
- 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.

7.3.4.7.6 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 ou en partie, une VRS-P lui ayant été attribuée par Infrabel, elle introduit son annulation dans *Icarus - local capacity*, dans les meilleurs délais. Dans le cas où *Icarus - local capacity* est indisponible, l'entreprise ferroviaire complète le formulaire d'annulation présent à l'annexe 7.I et l'envoie par courrier électronique à l'adresse your.facilities@infrabel.be. Cette renonciation n'entraîne aucun frais supplémentaire pour l'entreprise ferroviaire.

7.3.4.7.7 Procédure de coordination

Comme expliqué au point 7.3.4.7.3, Infrabel applique, par l'intermédiaire d'*Icarus - local capacity*, une procédure de coordination pour la gestion des demandes concurrentes pour les VRS-P, 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).

Les procédures de coordination liées aux VRS-VBDS sont exposées à l'annexe 7.F.1 et celles relatives aux VRS-TE et VRS-TZ à l'annexe 7.G.1.

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 7.3.4.7.3).

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 éventuels besoins (par exemple, longueur de la voie, présence d'équipements nécessaires, ...) exprimés préalablement par ces entreprises ferroviaires dans *Icarus - local capacity*. 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 la communication par Infrabel de celle-ci. L'absence de réponse endéans le délai défini entraîne le rejet 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.

Les entreprises ferroviaires doivent confirmer dans *Icarus - local capacity* qu'elles acceptent l'attribution des voies telle que convenue lors de la procédure de coordination.

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 7.A) 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.

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 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.

Infrabel contacte aussi bien le demandeur que le détenteur du droit d'accès afin de :

- leur demander s'ils sont prêts à entamer un dialogue ;
- 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, ...)).

En cas de consensus, le demandeur ainsi que le détenteur du droit d'accès doivent confirmer dans *Icarus - local capacity* les propositions d'Infrabel issues du dialogue dans le délai fixé par Infrabel.

Si le détenteur du droit d'accès rejette explicitement 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.

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.

7.3.4.7.8 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).

7.3.4.7.9 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 supplémentaire pour le candidat.

7.3.4.7.10 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.

7.3.4.7.11 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).

7.3.4.7.12 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.

7.3.4.7.13 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.

7.3.4.7.14 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 7.B.

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. Chapitre 1 - Informations générales

Pas d'application

B. Chapitre 2 - Infrastructure

- 2.A Carte du réseau
- 2.B Distances entre gares et nœuds
- 2.C Carte technique du réseau
- 2.D Carte des intensités maximales « Icat Max »
- 2.E *Roaming* entre les réseaux GSM-R
- 2.F Carte des technologies ETCS 2025
- 2.G Attribution de capacité sans cisaillement

C. Chapitre 3 - Conditions d'accès

- 3.A.1 Contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire : Conditions générales et particulières
- 3.A.2 Avenant - Système d'amélioration des performances
- 3.A.3 Avenant - Responsabilité de l'entreprise ferroviaire désignée par un candidat non-entreprise ferroviaire
- 3.A.4 Avenant - Déclaration sur l'honneur - mesures de soutien
- 3.A.5 Avenant - Financement de l'Agence fédérale de Régulation du Transport
- 3.A.6 Avenant - Loi du 30 avril 2007 *portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer*
- 3.B.1 Contrat de réservation des capacités : conditions générales et particulières
- 3.B.2 Avenant - Déclaration sur l'honneur - mesures de soutien

D. Chapitre 4 - Attribution des capacités

- 4.A.1 Demande de capacités - Voyageurs/Parcours techniques (voyageurs)
- 4.A.2 Demande de capacités - Marchandises/Parcours techniques (marchandises)
- 4.B Ligne du temps concernant la publication des TCR
- 4.C Ligne du temps concernant la déclaration de saturation
- 4.D Attribution des capacités en cas de saturation
- 4.E Principes d'allocation des capacités sur les RFC

E. Chapitre 5 – Services et redevances

- 5.A Répartition des services fournis par Infrabel
- 5.B Redevances d'application pour les prestations minimales
- 5.C Redevances d'application pour les services *Your Power, Your XXL, Your Technical Control* et TIM

- 5.D Services fournis par les autres exploitants d'installations de service et fournisseurs tiers
- 5.E Principes de facturation : schémas et scénarios
- 5.F Système d'amélioration des performances
- 5.G Mécanisme de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure relatif au transport de fret ferroviaire organisant le transfert modal

F. Chapitre 6 - Gestion opérationnelle

- 6.A Carte « Communications GI-UI »

G. Chapitre 7 - Installations de service

- 7.A Liste des installations de service sur le réseau ferroviaire belge
- 7.B Equipements techniques des installations de service
- 7.C Redevances d'application pour l'accès aux et les services fournis dans les installations de service
- 7.D Expression de besoins pour l'utilisation des VOS/VHDS
 - 7.E.1 Description d'installation de service « Installation de triage d'Anvers-Nord »
 - 7.E.2 Demande de réservation des bosses de triage à Anvers-Nord
 - 7.F.1 Description d'installation de service « Oorderen »
 - 7.F.2 Formulaire de demande « voie de desserte »
 - 7.F.3 Modèle d'informations obligatoires pour les demandes de capacité dans l'installation de service Oorderen via *Book-In*
 - 7.G.1 Description d'installation de service « Faisceau N »
 - 7.G.2 Formulaire de demande « stationnement traction - avec caténaire »
 - 7.G.3 Formulaire de demande « stationnement traction - sans caténaire »
- 7.H Demande de VRS - Late Request // Ad-Hoc request
- 7.I Formulaire d'annulation de capacité attribuée (VRS)