

JUSTEL - Législation consolidée

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2019/07/19/2019013661/justel>

Dossier numéro : 2019-07-19/05

Titre

19 JUILLET 2019. - Arrêté royal relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Source : MOBILITE ET TRANSPORTS

Publication : Moniteur belge du 08-08-2019 page : 77040

Entrée en vigueur : 18-08-2019

Table des matières

[CHAPITRE 1re.](#) - Dispositions générales

Art. 1-2

[CHAPITRE 2.](#) - Capacités de l'infrastructure ferroviaire

Art. 3-6

[CHAPITRE 3.](#) - Redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

[Section 1re.](#) - Dispositions générales

Art. 7-13

[Section 2.](#) - Majorations de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Art. 14-15

[CHAPITRE 4.](#) - Dispositions finales

Art. 16-17

Texte

[CHAPITRE 1re.](#) - Dispositions générales

Article [1er](#). Le présent arrêté transpose partiellement la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

[Art. 2.](#) Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par :

1° " train à grande vitesse " : tout train conçu pour la grande vitesse, circulant souvent en site propre, et assuré par du matériel automoteur spécifique ;

2° " 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 ;

3° " train lent de voyageurs " : tout train de voyageurs autre que rapide ;

4° " train rapide de marchandises " : tout train de marchandises apte à circuler à une vitesse égale ou supérieure

à 100 km/h ;
5° " train lent de marchandises " tout train de marchandises autre que rapide ;
6° " autres trains " : tout train de service ou de travaux.

CHAPITRE 2. - Capacités de l'infrastructure ferroviaire

Art. 3. § 1er. Les priorités visées à l'article 43, alinéa 1er, du Code ferroviaire sont les suivantes :

Sur les lignes à grande vitesse :

- 1° les trains à grande vitesse ;
- 2° les trains rapides de voyageurs ;
- 3° les autres trains.

Sur les lignes spécialisées pour le transport de marchandises :

- 1° les trains de marchandises rapides ;
- 2° les trains de marchandises lents ;
- 3° les trains de voyageurs ;
- 4° les autres trains.

Sur les lignes spécialisées pour le transport de voyageurs :

- 1° les trains à grande vitesse et les trains rapides de voyageurs ;
- 2° les trains de voyageurs lents ;
- 3° les trains de marchandises ;
- 4° les autres trains.

Sur les lignes mixtes :

- 1° les trains à grande vitesse et les trains rapides de voyageurs ;
- 2° les trains de voyageurs lents et les trains rapides de marchandises ;
- 3° les trains de marchandises lents ;
- 4° les autres trains.

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

Art. 4. Dans le cadre de l'application de l'article 36 du Code ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire procède, le cas échéant, 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. La présente disposition s'applique également dans les cas où l'infrastructure est saturée.

Art. 5. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a désigné des infrastructures ferroviaires spécifiques comme prévu à l'article 38 du Code ferroviaire, il peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.

Art. 6. L'analyse de capacités visée à l'article 41 du Code ferroviaire détermine les raisons de la saturation de la ou des section(s) de l'infrastructure ferroviaire. L'analyse indique 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.

CHAPITRE 3. - Redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Section 1re. - Dispositions générales

Art. 7. § 1er. La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire couvre les éléments suivants :

- 1° l'accès à la ligne ferroviaire ou à une section de ligne et son utilisation ;
 - 2° l'accès aux voies des gares et leur utilisation ;
 - 3° le cas échéant, l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction ;
 - 4° le cas échéant, l'accès aux voies de triage, de formation et de garage, ainsi que leur utilisation ;
- La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire couvre également le traitement administratif de la demande.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut prévoir des incitants financiers afin d'encourager les candidats visés à l'article 27/1 du Code ferroviaire à introduire les demandes de capacité de l'infrastructure ferroviaire le plus tôt possible et ce, sans préjudice du calendrier du processus de répartition visé à l'annexe VII de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen et, le cas échéant, à annuler le plus tôt possible la demande de capacité.

En cas de renonciation à la capacité demandée plus de soixante jours avant le jour de son utilisation, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ne facture pas de redevance.

Art. 8. Sans préjudice de la méthode d'indexation annuelle des prix unitaires telle que visée à l'article 12, les modifications des règles de calcul, de la valeur des coefficients et des prix unitaires sont adoptées au plus tard