



[Logo EF]

CONTRAT D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Le présent contrat d'utilisation de l'infrastructure est conclu :

entre le gestionnaire d'infrastructure, la Société Anonyme de Droit Public Infrabel, place Marcel Broodthaers 2, B-1060 Bruxelles - RPM 0869.763.267, représentée par Madame Ann Billiau, Director Traffic Management & Services

et

l'entreprise ferroviaire [NOM EF, ADRESSE]. – inscrite à la B.C.E sous le n° d'entreprise [XXXX.XXX.XXX] - représentée par [NOM, FONCTION]

Le présent contrat comprend deux parties :

D'une part, la première partie constituant les conditions générales pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, qui sont communes à toutes les entreprises ferroviaires

et

D'autre part, la deuxième partie constituant les conditions particulières pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, qui sont propres à la situation particulière de chaque entreprise ferroviaire ;

LES DEUX PARTIES SONT INDISSOCIABLES ET FORMENT ENSEMBLE LE PRESENT CONTRAT D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE BELGE.

TABLE DE MATIERES

PREMIERE PARTIE : CONDITIONS GENERALES	7
CHAPITRE 1: CONDITIONS GENERALES	7
Article 1.1 – Objet.....	7
Article 1.2 – Champ d’application.....	7
Article 1.3 – Définitions.....	7
Article 1.4 – Services.....	7
CHAPITRE 2: DROITS ET OBLIGATIONS DE L’ENTREPRISE FERROVIAIRE ET DU GESTIONNAIRE D’INFRASTRUCTURE EN REGARD DES CONDITIONS D’UTILISATION DE L’INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE BELGE	8
Article 2.1 – Respect des règles relatives à l’exploitation de l’infrastructure ferroviaire belge et à la gestion des circulations.	8
Article 2.2 – Matériel roulant utilisé par l’entreprise ferroviaire pour assurer ses services de transport.	8
Article 2.3 – Personnel de l’entreprise ferroviaire et des auxiliaires de transport employé pour assurer les services de transport.	10
Article 2.4 – Protection de l’environnement.....	10
Article 2.5 – Modalités d’utilisation de l’infrastructure ferroviaire.....	10
Article 2.6 – Evènement perturbateur.....	12
Article 2.7 – Suppression des sillons.....	12
Article 2.8 – Droit de contrôle	12
CHAPITRE 3: TARIFICATION DE L’UTILISATION DE L’INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE BELGE	13
Article 3.1 – Règles générales de tarification	13
Article 3.2 – Contestation de la facture	14
Article 3.3 – Conditions de facturation.....	14
Article 3.4 – Défaut de paiement.....	14
CHAPITRE 4: CONDITIONS ADMINISTRATIVES	14
Article 4.1 – Licence et certificat de sécurité	14
Article 4.2 – Assurance	15
CHAPITRE 5: RESPONSABILITES ET DOMMAGES.....	15
Article 5.1 - Responsabilité du gestionnaire de l’infrastructure	15
Article 5.2 - Responsabilité de l’entreprise ferroviaire	16
Article 5.3 - Causes concomitantes.....	16

Article 5.4 - Indemnisation en cas de mort	17
Article 5.5 - Indemnisation en cas de blessures	17
Article 5.6 - Réparation d'autres préjudices corporels	17
Article 5.7 - Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures	17
Article 5.8 - Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité	17
Article 5.9 - Conversion et intérêts	18
Article 5.10 - Responsabilité en cas d'accident nucléaire.	18
Article 5.11 - Responsabilité pour les auxiliaires	18
Article 5.12 - Autres actions	18
Article 5.13 - Accord litige	18
CHAPITRE 6: DUREE DU CONTRAT	18
CHAPITRE 7: CONFIDENTIALITE	19
CHAPITRE 8: DROIT APPLICABLE ET JURIDICTION COMPETENTE	19
Article 8.1 – Loi applicable	19
Article 8.2 – Tribunaux compétents	19
Article 8.3 – Prescription	19
CHAPITRE 9: DISPOSITIONS DIVERSES	20
Article 9.1 – Entrée en vigueur des nouvelles dispositions	20
Article 9.2 - Incompatibilité	20
Article 9.3 - Avenants	20
Article 9.4 - Nullité	20
Article 9.5 – Personnes désignées	20
DEUXIEME PARTIE: CONDITIONS PARTICULIERES	21
1. PRINCIPE	21
2. SERVICE DE TRANSPORT FERROVIAIRE	21
3. UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE	21
3.1 Protocoles locaux	21
3.2 Auxiliaires	21
3.3 Incidents, perturbations, dérangements	21
4. SERVICES	21



4.1 Services complémentaires	21
4.2 Services connexes	22
5. CONDITIONS FINANCIERES	22
5.1 Redevance d'utilisation des capacités attribuées.....	22
5.2 Redevance des services complémentaires	23
5.3 Redevances des services connexes	23
6. CONDITIONS DE FACTURATION.....	23
6.1 Adresse de facturation	23
6.2 Mode de paiement.....	23
6.3 Délai de paiement	23

PREMIERE PARTIE: CONDITIONS GENERALES

Chapitre 1: Conditions générales

Article 1.1 – Objet

Dans le respect des conditions précisées par le Document de Référence du Réseau (DRR) (www.infrabel.be), les présentes conditions générales fixent les conditions générales d'ordre administratif, technique et financier d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge par une entreprise ferroviaire, sans préjudice des conditions particulières à convenir avec l'entreprise ferroviaire concernée.

Article 1.2 – Champ d'application

Les conditions générales sont applicables aux circulations effectuées par l'entreprise ferroviaire sur l'infrastructure ferroviaire belge pour lesquelles :

- une demande de capacité correspondant aux itinéraires détaillés dans la demande de certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire a été déclarée recevable
- une capacité a été obtenue.

Article 1.3 – Définitions

Aux fins des présentes conditions générales, la définition des différents termes utilisés est celle prévue à l'article 3 de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (ci-après « le Code ferroviaire »).

Pour les besoins des présentes conditions générales :

- le terme entreprise ferroviaire comprend également celui du regroupement international d'entreprises ferroviaires. En conséquence, et sauf stipulations contraires, les stipulations applicables aux entreprises ferroviaires sont également applicables aux regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires.
- Le terme « personnel de l'entreprise ferroviaire » désigne tous les agents employés par elle, ses préposés, le personnel des entreprises agissant à sa demande ou pour son compte, le personnel de ses auxiliaires de transport au sens de l'Arrêté Royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité.
- Le terme « matériel roulant de l'entreprise ferroviaire » désigne tous les types de véhicules (locomotives, wagons et autres véhicules) utilisés par l'entreprise ferroviaire, par des entreprises agissant pour son compte pour exécuter ses services de transport ferroviaires, par ses auxiliaires de transport au sens de l'Arrêté royal du 1er juillet 2014 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons et de l'Arrêté Royal du 23 mai 2013 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant n'utilisant pas de sillons.

Article 1.4 – Services

- Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à l'entreprise ferroviaire les prestations minimales et les prestations relatives à l'accès au réseau prévues à l'article 9 § 2 du Code ferroviaire. La tarification et les principes de tarification de chaque service sont ceux décrits dans le Document de Référence du Réseau (DRR).

- Les services complémentaires à fournir, conformément à l'article 9 § 3 du Code ferroviaire, sont mentionnés nominativement dans les conditions particulières. La tarification et les principes de tarification de chaque service sont décrits dans le DRR et précisés dans les conditions particulières.
- Les services connexes à fournir, conformément à l'article 9 § 4 du Code ferroviaire, sont mentionnés nominativement aux conditions particulières. La tarification et les principes de tarification de chaque service sont décrits dans le DRR et précisés dans les conditions particulières.
- Des services à fournir autres que ceux précités sont décrits nominativement dans les conditions particulières. Les tarifs à appliquer et les principes de tarification pour ces services sont également définis dans les conditions particulières.

Chapitre 2: Droits et obligations de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire d'infrastructure en regard des conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge

Article 2.1 – Respect des règles relatives à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire belge et à la gestion des circulations.

L'entreprise ferroviaire utilise la capacité qui lui a été attribuée dans le respect :

- Des caractéristiques techniques et fonctionnelles de l'infrastructure ferroviaire belge utilisée ;
- De l'ensemble des normes et règles de sécurité concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, telles que visées à l'article 68 du Code ferroviaire.
- De l'ensemble des textes légaux, réglementaires, du Document de Référence du Réseau, des documents techniques, des protocoles locaux pour l'utilisation de l'infrastructure et des consignes de desserte applicables à l'exploitation de l'infrastructure et à la gestion des circulations.

Les protocoles locaux pour l'utilisation de l'infrastructure et consignes de desserte sont mentionnés aux conditions particulières du contrat d'utilisation de l'infrastructure. Ils sont annexés au présent contrat d'utilisation de l'infrastructure dont ils font partie intégrante.

L'entreprise ferroviaire ne peut se prévaloir, dans l'exécution du contrat, d'une quelconque ignorance de ces textes.

La capacité est attribuée à l'entreprise ferroviaire à titre strictement personnel et pour le service de transport désigné dans les conditions particulières. Elle ne peut les transférer ou en faire bénéficier un tiers ou un autre service.

Article 2.2 – Matériel roulant utilisé par l'entreprise ferroviaire pour assurer ses services de transport.

2.2.1 Obligations relatives au Matériel roulant

L'entreprise ferroviaire ne peut utiliser sur l'infrastructure ferroviaire belge que des matériels roulants qui ont fait l'objet d'une homologation par l'autorité compétente dans le cadre du certificat de sécurité. L'entreprise ferroviaire s'engage à ne pas utiliser d'autre matériel que celui pour lequel elle a reçu l'homologation précitée.

L'entreprise ferroviaire s'engage à maintenir le matériel qu'elle utilise en bon état. Elle communiquera tous les renseignements au Gestionnaire d'Infrastructure sur simple demande.

Les obligations et conditions prévues au présent article s'appliquent pour tout le matériel roulant inclus dans une rame dont l'entreprise ferroviaire assume la traction quel que soit le propriétaire du matériel et pour tout engin de traction placé sous la responsabilité de l'entreprise ferroviaire.

En outre, le matériel roulant, même homologué mais employé dans le cadre d'un transport exceptionnel, ne pourra être utilisé par l'entreprise ferroviaire qu'après délivrance d'une autorisation d'utilisation de l'infrastructure précisant les conditions particulières d'utilisation de l'infrastructure.

2.2.2 Responsabilité

L'entreprise ferroviaire est entièrement responsable de tous les dommages pouvant résulter de l'utilisation d'un matériel roulant non homologué ou non apte à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge.

Elle ne pourra prétendre à aucun dédommagement consécutif à une décision du gestionnaire d'infrastructure et relative à l'utilisation d'un matériel roulant non homologué ou non apte à circuler sur l'infrastructure belge.

L'entreprise ferroviaire ne pourra prétendre au remboursement des redevances acquittées ou au non-paiement des redevances à acquitter pour la non utilisation d'un sillon en raison de l'utilisation du matériel roulant non homologué ou non apte à circuler sur l'infrastructure belge.

Le gestionnaire d'infrastructure ne sera en aucun cas tenu vis-à-vis de l'entreprise ferroviaire d'un quelconque dédommagement, en cas d'avaries, dommages, destruction totale ou partielle, quelles qu'en soient les causes, causés à tout matériel roulant non autorisé.

2.2.3 Retrait du matériel non homologué ou non apte

Le gestionnaire d'infrastructure peut arrêter la circulation d'une rame dont le matériel roulant ou un des éléments de celui-ci ne serait pas homologué ou apte à circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge.

Pour poursuivre l'acheminement de la rame sur l'infrastructure, l'entreprise ferroviaire doit, au préalable, procéder au retrait du matériel roulant non homologué ou non apte.

A défaut pour l'entreprise ferroviaire de procéder au retrait du matériel concerné, le gestionnaire d'infrastructure pourra, et notamment, en cas d'urgence, y procéder de sa propre initiative ou en faisant appel aux services d'une autre entreprise ferroviaire.

L'entreprise ferroviaire supporte l'ensemble des frais relatifs au retrait du matériel roulant non homologué ou non apte à circuler.

Elle ne pourra ni prétendre à un quelconque remboursement des redevances acquittées ou au non-paiement des redevances à acquitter pour la non utilisation d'un sillon.

Article 2.3 – Personnel de l’entreprise ferroviaire et des auxiliaires de transport employé pour assurer les services de transport.

2.3.1 Principe

L’entreprise ferroviaire veille à ce que son personnel soit informé et respecte strictement l’ensemble des normes et règles de sécurité.

L’entreprise ferroviaire s’assure, dans la même mesure, que son personnel respecte, en permanence, toutes les obligations envers le gestionnaire d’infrastructure.

2.3.2 Retrait

Le gestionnaire d’infrastructure peut arrêter la circulation d’une rame dont le personnel de l’entreprise ferroviaire affecté aux fonctions de sécurité ne satisfait pas aux normes et règles de sécurité applicables sur l’infrastructure ferroviaire belge.

Pour poursuivre l’acheminement de la rame sur l’infrastructure, l’entreprise ferroviaire doit, au préalable, procéder au retrait du personnel non apte et veiller à son remplacement immédiat, voire procéder au retrait du matériel roulant dont la conduite a été interrompue de ce fait. A défaut de remplacement du personnel non apte, le gestionnaire d’infrastructure peut faire appel au personnel d’une autre entreprise ferroviaire pour évacuer la rame.

L’entreprise ferroviaire concernée supporte l’intégralité des frais en ce compris les redevances d’infrastructure qu’il y ait eu ou non utilisation de l’infrastructure.

Article 2.4 – Protection de l’environnement.

L’entreprise ferroviaire veille à ce que le chargement des matériels employés pour des transports de marchandises, la fourniture de combustible pour le matériel de traction et le transport même depuis le lieu de départ (en ce compris le lieu de garage de la rame) jusqu’au lieu de destination se fassent dans le respect des normes environnementales et ne procurent aucun risque pour l’environnement et la sécurité des personnes.

L’entreprise ferroviaire informe immédiatement le gestionnaire d’infrastructure de toute menace ou apparition de pollution environnementale qu’elle constate dans le cadre du trafic sur l’infrastructure.

Le gestionnaire d’infrastructure peut prendre toute initiative et donner tout ordre qu’il estime nécessaire pour prévenir ou limiter un danger imminent pour l’environnement.

L’entreprise ferroviaire donne immédiatement suite à toutes les instructions qu’elle reçoit du gestionnaire d’infrastructure et s’abstient de tout comportement ayant pour but de priver d’effet les actes et ordres précités du gestionnaire d’infrastructure.

L’entreprise ferroviaire impose cette obligation à l’ensemble de son personnel.

Article 2.5 – Modalités d’utilisation de l’infrastructure ferroviaire.

2.5.1 Le gestionnaire d’infrastructure met à disposition de l’entreprise ferroviaire, en temps utile, des informations sur :

- La capacité qui lui a été attribuée ainsi que les restrictions et prescriptions applicables à l'égard de l'infrastructure, la sécurité, l'exécution du service et l'environnement.
- Les modifications importantes concernant la qualité ou la capacité de l'infrastructure qui est utilisée par l'entreprise ferroviaire.
- L'entreprise ferroviaire utilise la capacité qui lui a été attribuée en tenant compte :
 - Des caractéristiques techniques et fonctionnelles de l'infrastructure ;
 - Des conditions relatives à la sécurité, à l'exécution du service, à l'environnement telles que déterminées par le gestionnaire d'infrastructure.

L'entreprise ferroviaire fournit au gestionnaire d'infrastructure toutes les informations requises par la réglementation quant à la composition des trains, aux conditions particulières de la circulation prévue, et donne suite à toute demande de renseignements du gestionnaire d'infrastructure quant à la connaissance par le personnel de l'entreprise ferroviaire des normes et règles de sécurité applicables sur l'infrastructure ferroviaire belge.

L'entreprise ferroviaire précise, dans les conditions particulières, la liste de ses auxiliaires de transport au sens de l'Arrêté Royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et atteste pour chacun leur conformité aux normes et règles de sécurité. L'entreprise ferroviaire s'engage à tenir la liste précitée à jour. La liste est jointe au présent contrat d'utilisation de l'infrastructure dont elle fait partie intégrante.

L'entreprise ferroviaire n'est pas autorisée à modifier unilatéralement l'infrastructure, à l'endommager ou à l'utiliser à des fins autres que celles pour lesquelles elle a été conçue, aménagée ou mise à sa disposition.

2.5.2 Le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire concernée s'informent mutuellement sur les conditions réelles de circulation sur l'infrastructure. L'entreprise ferroviaire informe immédiatement le gestionnaire d'infrastructure, de tout danger d'accident dont elle a connaissance.

2.5.3 Respect de l'horaire

a) Principe

En vue d'assurer la bonne utilisation de l'infrastructure, l'entreprise ferroviaire est tenue de respecter les horaires de circulation qui lui ont été communiqués par le gestionnaire d'infrastructure.

A cette fin, l'entreprise ferroviaire ne doit utiliser que du matériel roulant compatible avec les caractéristiques du sillon attribué.

En cas d'apparition d'un événement perturbateur, le gestionnaire d'infrastructure peut adapter les horaires précis ou prendre des mesures susceptibles de modifier ces horaires.

b) Retards

Sauf dispositions contraires dans les conditions particulières, le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire ne peuvent prétendre, l'un envers l'autre et réciproquement, à une quelconque indemnisation des préjudices qu'ils pourraient subir

du fait de retards dans la circulation des trains quelle qu'en soit l'origine (y compris accidents et/ou incidents et/ou avaries survenus à des tiers).

En conséquence, le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire supporteront seuls leurs coûts et préjudices liés à un tel retard et renoncent l'un envers l'autre à toute action en justice de ce fait.

Article 2.6 – Evènement perturbateur

- La définition d'un évènement perturbateur est fixée au RSEIF, fascicule 5.5 qui traite des "Mesures à prendre en cas de retard, incident, détresse, accident ou situation anormale".
- En cas d'un évènement perturbateur, l'entreprise ferroviaire se conforme strictement aux instructions du gestionnaire de l'infrastructure.
- Le gestionnaire de l'infrastructure peut faire usage, dans la mesure où cela s'avère nécessaire à l'exécution de sa tâche, des moyens d'exploitation de l'entreprise ferroviaire. Cet usage se fait contre juste rétribution sauf si les moyens mis en oeuvre le sont au bénéfice de l'entreprise ferroviaire. Si cette utilisation est systématique, le gestionnaire de l'infrastructure conclut au préalable un accord avec l'entreprise ferroviaire sur la mise en oeuvre des moyens et sur la rémunération correspondante.
- Si, pour les besoins de l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure doit faire appel à un tiers, les frais afférents sont intégralement mis à la charge de l'entreprise ferroviaire.
- Le gestionnaire de l'infrastructure ne peut obliger l'entreprise ferroviaire à reprendre des prestations de transport d'une autre entreprise ferroviaire, excepté:
 - pour l'embarquement de voyageurs d'un train en détresse et/ou pour leur acheminement jusqu'à la prochaine gare à partir de laquelle ils peuvent poursuivre leur voyage;
 - pour libérer des voies occupées par un train en détresse et assurer les opérations de déplacement qui en résultent.
- En cas d'un évènement perturbateur, le gestionnaire de l'infrastructure tient compte des intérêts des parties et des tiers.

Article 2.7 – Suppression des sillons

Le gestionnaire d'infrastructure peut suspendre ou retirer le droit d'utiliser la capacité attribuée conformément aux dispositions du DRR.

L'entreprise ferroviaire détentrice de capacités de l'infrastructure peut renoncer à l'utilisation de tout ou partie des capacités attribuées conformément aux dispositions du DRR.

Le gestionnaire d'infrastructure peut modifier les capacités attribuées en cas de perturbation conformément aux dispositions du DRR.

Article 2.8 – Droit de contrôle

L'entreprise ferroviaire apporte sa collaboration aux enquêtes de sécurité, audits et inspections du gestionnaire d'infrastructure ou accomplit à la requête du gestionnaire d'infrastructure ou d'une quelconque autorité compétente et impose cette obligation aux membres de son personnel, à ses préposés et cocontractants. Le gestionnaire d'infrastructure décide de manière autonome de l'opportunité ou de la nécessité de réaliser de telles enquêtes, audits et inspections et ce, dans les limites des compétences qui lui sont expressément attribuées par la loi ou par décision. L'entreprise ferroviaire peut refuser de se soumettre à de tels audits, enquêtes ou inspections uniquement en cas d'excès manifeste de compétence.

La collaboration de l'entreprise ferroviaire, de son personnel, préposés et cocontractants consiste à :

- donner suite aux instructions du personnel habilité du gestionnaire d'infrastructure;
- fournir, au personnel habilité du gestionnaire d'infrastructure, à sa demande, toutes informations, données et documents, et le cas échéant, conserver ou copier ces informations, données et documents;
- fournir, sur demande, au personnel habilité du gestionnaire d'infrastructure, tous les objets utiles;
- fournir, sur demande, au personnel habilité du gestionnaire d'infrastructure, l'accès à tous les véhicules et installations;
- autoriser, sur demande, le personnel habilité du gestionnaire d'infrastructure à emprunter les trains de l'entreprise ferroviaire pour autant que nécessaire dans le cadre de la collaboration;
- retirer du service tous les véhicules et installations aussi longtemps que nécessaire ou le cas échéant jusqu'à ce que ces véhicules ou installations soient à nouveau considérés comme aptes à l'exécution du service, conformes aux prescriptions environnementales et à l'ensemble des normes et règles de sécurité;
- autoriser le personnel du gestionnaire d'infrastructure à se faire accompagner d'autres personnes et veiller à ce que celles-ci disposent des mêmes facilités que le personnel du gestionnaire d'infrastructure lui-même.

Au cours des enquêtes, audits et inspections visés au point a), le gestionnaire d'infrastructure tentera de limiter au minimum les répercussions sur l'exécution des activités de l'entreprise ferroviaire.

Chapitre 3: Tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge

Article 3.1 – Règles générales de tarification

- a) L'entreprise ferroviaire paie au gestionnaire de l'infrastructure la redevance due en vertu du Chapitre 5 du Titre 3 du Code ferroviaire dans le respect des conditions précisées au DRR. Les modalités de paiement sont précisées dans les conditions particulières.

Une avance mensuelle est due par l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne les redevances sillons (lignes et installations) et les redevances manœuvres. La manière dont cette avance est calculée est reprise aux conditions particulières.

L'avance doit être payée le 20 du mois précédant le mois de circulation concerné.

Le gestionnaire d'infrastructure calcule le total des redevances dues pour l'utilisation de l'infrastructure à la fin de chaque mois en tenant compte des avances déjà perçues.

- En cas de suspension ou de retrait de la capacité par le gestionnaire d'infrastructure, l'entreprise ferroviaire reste tenue d'acquitter le montant de la redevance due pour cette capacité jusqu'à la date du retrait ou de la suspension (dans les conditions prévues par le DRR).
- En cas de renonciation à la capacité par l'entreprise ferroviaire, le paiement de la redevance est subordonné aux conditions prévues par le DRR.
- En cas de restriction ou perturbation qui affecte les circulations du fait de travaux, la redevance est due sauf en cas de suppression de la circulation (dans les conditions prévues par le DRR).

- b) L'entreprise ferroviaire paie au gestionnaire de l'infrastructure les redevances pour les services fournis en vertu de l'article 1.4 des présentes conditions générales. Les modalités de paiement sont précisées dans les conditions particulières.
- c) L'entreprise ferroviaire paie les redevances des autres services au gestionnaire de l'infrastructure selon les modalités prévues aux conditions particulières.

Article 3.2 – Contestation de la facture

La notification d'une contestation de la facture (ou d'un ou plusieurs éléments de celle-ci) n'a pas pour effet de suspendre l'obligation de régler l'intégralité des sommes facturées dans les délais requis.

Article 3.3 – Conditions de facturation

L'entreprise ferroviaire précise dans les conditions particulières une adresse de facturation et indique le mode de paiement choisi.

L'entreprise ferroviaire notifie au gestionnaire d'infrastructure tout changement d'adresse de facturation ou de modalité de paiement. Le changement prend effet le premier du deuxième mois suivant la notification au gestionnaire d'infrastructure.

Article 3.4 – Défaut de paiement

A défaut de paiement intégral dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la facture, les sommes dues sont majorées de plein droit des intérêts légaux conformément aux conditions précisées au DRR.

Au montant des intérêts s'ajoute un montant fixe de 100 euros hors taxe pour frais de dossier.

En cas de retard de paiement pour deux échéances successives, le gestionnaire d'infrastructure peut, en outre, décider de suspendre le bénéfice de l'utilisation de l'infrastructure pour l'entreprise ferroviaire concernée.

Le gestionnaire d'infrastructure exercera, par toutes voies de droit, le recouvrement des sommes dues à l'encontre de l'entreprise ferroviaire.

Chapitre 4: Conditions administratives

Article 4.1 – Licence et certificat de sécurité

L'accès à l'infrastructure ferroviaire belge et l'utilisation de cette dernière supposent la détention par l'entreprise ferroviaire utilisatrice d'une licence et certificat de sécurité délivrés dans le respect des règles de l'Union européenne et règles nationales.

L'entreprise ferroviaire fournira au gestionnaire d'infrastructure une copie attestant la conformité des documents originaux de licence et de certificat de sécurité.

L'entreprise ferroviaire fournira au gestionnaire d'infrastructure, dans les plus brefs délais, l'ensemble des informations pouvant avoir des incidences sur la validité de sa licence ou de son certificat de sécurité.

En cas de renouvellement de la licence ou du certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire informe le gestionnaire d'infrastructure dès que possible et au plus tard dans les 15 jours de leur délivrance en lui communiquant une copie attestant la conformité des documents originaux.

Article 4.2 – Assurance

L'entreprise ferroviaire s'engage et atteste avoir souscrit et maintenu en vigueur pendant toute la durée d'exécution du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge, une police d'assurance ou une mesure équivalente conforme à la législation belge, et notamment à l'article 13§4 du Code ferroviaire et ses Arrêtés d'exécution du Code ferroviaire.

Chapitre 5: Responsabilités et dommages

Article 5.1 - Responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure

- I. Le gestionnaire de l'infrastructure est responsable:
 - a. des dommages corporels (mort, blessure ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique);
 - b. des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers);
 - c. des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par l'entreprise ferroviaire en vertu des Règles Uniformes CIV et des Règles Uniformes CIM, qu'il cause à l'entreprise ferroviaire ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et dont la cause est dans l'infrastructure.
- II. Le gestionnaire de l'infrastructure est déchargé de cette responsabilité:
 - a. en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par l'entreprise ferroviaire en vertu des Règles Uniformes CIV:
 - i. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le gestionnaire de l'infrastructure, en dépit de la diligence requise d'après les particularités en l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
 - ii. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage;
 - iii. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire de l'infrastructure, en dépit de la diligence requise d'après les particularités en l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
 - b. en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par l'entreprise ferroviaire en vertu des Règles Uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute de l'entreprise ferroviaire ou par un ordre de l'entreprise ferroviaire qui n'est pas imputable au gestionnaire de l'infrastructure ou en raison de circonstances que le gestionnaire de l'infrastructure ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
- III. Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au point II a), il répond pour le tout dans les limites de ces Règles Uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

- IV. Les parties peuvent, dans les limites des conditions particulières, convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable des dommages causés à l'entreprise ferroviaire à une perturbation dans l'exploitation.

Article 5.2 - Responsabilité de l'entreprise ferroviaire

- I. L'entreprise ferroviaire est responsable:
 - a. des dommages corporels (mort, blessure ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique);
 - b. des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers) qu'elle cause au gestionnaire de l'infrastructure ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou les marchandises transportées.
- II. L'entreprise ferroviaire est déchargée de cette responsabilité:
 - a. en cas de dommages corporels
 - i. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que l'entreprise ferroviaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités en l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait pas obvier;
 - ii. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage;
 - iii. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que l'entreprise ferroviaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités en l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait pas obvier;
 - b. en cas de dommages matériels lorsque le dommage est causé par la faute du gestionnaire de l'infrastructure ou par un ordre du gestionnaire de l'infrastructure qui n'est pas imputable à l'entreprise ferroviaire ou en raison de circonstances que l'entreprise ferroviaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
- III. Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, l'entreprise ferroviaire n'est pas entièrement déchargée de sa responsabilité conformément au point II a), elle répond pour le tout dans les limites des règles uniformes d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (COTIF-CUI).
- IV. Les parties peuvent, dans les limites des conditions particulières, convenir si, et dans quelle mesure, l'entreprise ferroviaire est responsable des dommages causés au gestionnaire de l'infrastructure suite à une perturbation dans l'exploitation.

Article 5.3 - Causes concomitantes

- a) Lorsque des causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure et des causes imputables à l'entreprise ferroviaire ont contribué au dommage, chaque partie à l'accord ne répond que dans la mesure où les causes qui lui sont imputables en vertu des points 5.1 et 5.2 ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, chaque partie supporte le dommage qu'elle a subi.
- b) Le point 5.3 a) est applicable par analogie lorsque des causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure et des causes imputables à plusieurs entreprises ferroviaires ayant utilisé la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage.
- c) En cas de dommages visés au point 5.2, la première phrase du point 5.3 a) est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs entreprises

ferroviaires ayant utilisé la même infrastructure ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les entreprises ferroviaires sont responsables à parts égales envers le gestionnaire de l'infrastructure.

Article 5.4 - Indemnisation en cas de mort

- I. En cas de mort, l'indemnisation comprend:
 - a. les frais inévitables consécutifs au décès, notamment ceux du transport de la dépouille et de sa remise;
 - b. si la mort n'est pas survenue immédiatement, l'indemnisation prévue au point 5.5.
- II. Si, par la mort, des personnes envers lesquelles la personne décédée avait ou aurait eu à l'avenir une obligation en aliments en sont privées, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en indemnisation des personnes, dont la personne décédée assumait l'entretien sans y être tenue par la loi, reste soumise au droit belge.

Article 5.5 - Indemnisation en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique, l'indemnisation comprend:

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 5.6 - Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit belge détermine si, et dans quelle mesure le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire doivent indemniser pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux points 5.4 et 5.5.

Article 5.7 - Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

- a) Les indemnisations prévues au point 5.4 b) et au point 5.5 b) doivent être allouées sous forme de capital. Toutefois, si le droit belge autorise l'allocation d'une rente, elles sont allouées sous cette forme lorsque la personne lésée ou les ayants droit visés au point 5.4 b) le demandent.
- b) Le montant des indemnisations à octroyer en vertu du point 5.7 a) est déterminé selon le droit belge.

Article 5.8 - Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues dans le présent accord ainsi que les dispositions du droit belge, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'un manquement que l'auteur du dommage a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 5.9 - Conversion et intérêts

- a) Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.
- b) L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour-cent l'an, à partir du jour de l'ouverture d'une procédure de conciliation, du recours au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 (dans la teneur du protocole de modification du 3 juin 1999) ou de la demande en justice.

Article 5.10 - Responsabilité en cas d'accident nucléaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire sont déchargés de la responsabilité qui leur incombe en vertu du présent accord lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 5.11 - Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire sont responsables chacun de leurs auxiliaires.

Article 5.12 - Autres actions

- a) Dans tous les cas où le présent accord s'applique, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le gestionnaire de l'infrastructure ou contre l'entreprise ferroviaire que dans les conditions et limitations de cet accord.
- b) Il en est de même pour toute action exercée contre les auxiliaires dont le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire répondent en vertu du point 5.11.

Article 5.13 - Accord litige

Sauf clause contraire stipulée dans les conditions particulières, chaque partie renonce à faire valoir vis-à-vis de l'autre les réclamations pour des dommages relevant d'un même événement qui sont inférieurs à € 2500.

Chapitre 6: Durée du contrat

- Le présent contrat d'utilisation est conclu pour une période horaire et renouvelable tacitement.

Les deux parties peuvent mettre fin au présent contrat par lettre recommandée notifiée au gestionnaire d'infrastructure au plus tard 3 mois avant l'issue de la période horaire en cours.

La reconduction tacite du contrat ne préjuge pas de l'obligation de l'entreprise ferroviaire d'introduire, pour chaque période horaire, une nouvelle demande de sillons.

Le présent contrat d'utilisation prend automatiquement fin à l'issue de la période horaire si l'entreprise ferroviaire n'a pas introduit une nouvelle demande de sillons pour la période horaire suivante.

- Le présent contrat peut cependant être résilié de plein droit dans les cas suivants :

- Faillite de l'entreprise ferroviaire ou réorganisation judiciaire de celle-ci au sens de la loi relative à la continuité des entreprises du 31 janvier 2009;
- Retrait de la licence ferroviaire ou du certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire. La résiliation prend effet à la date à partir de laquelle la licence ou le certificat de sécurité a été retiré.
- Retrait du droit d'utilisation de la capacité
 - suite à un manquement grave ou répété à l'une des obligations du contrat ;
 - suite au non respect par l'entreprise ferroviaire des normes techniques et règles de sécurité belge et portant atteinte à l'utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire ;
 - si au cours de l'horaire de service précédent, les capacités attribuées ont été utilisées par l'entreprise ferroviaire en moyenne à moins de 80 % du nombre de circulations hebdomadaires prévues ;
 - suite au défaut de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge durant deux échéances successives.

Pendant la durée de la suspension de la licence, du certificat de sécurité ou des droits d'utilisation de la capacité, toutes les obligations du gestionnaire d'infrastructure sont suspendues à l'égard de l'entreprise ferroviaire.

Chapitre 7: Confidentialité

Chaque partie s'engage à ne pas divulguer les conditions particulières du contrat ou une quelconque information confidentielle à caractère commercial du contrat à un tiers sans l'accord préalable de l'autre partie sauf disposition contraire expresse de la loi ou de la réglementation belge.

Chapitre 8: Droit applicable et juridiction compétente

Article 8.1 – Loi applicable

Le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge est soumis aux dispositions du droit belge.

Article 8.2 – Tribunaux compétents

Sans préjudice des compétences attribuées par la loi à d'autres organes, les différends relatifs au présent contrat d'utilisation relèvent exclusivement de la compétence du Tribunal de Commerce de Bruxelles.

Article 8.3 – Prescription

Sauf dispositions contraires du droit international, les actions fondées sur le présent contrat se prescrivent par trois ans. La prescription court à compter du jour où le dommage s'est produit.

Chapitre 9: Dispositions diverses

Article 9.1 – Entrée en vigueur des nouvelles dispositions

Toutes les dispositions légales, réglementaires ou celles visées au DRR relatives au présent contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et dont l'entrée en vigueur est postérieure à la signature du présent contrat d'utilisation, s'appliquent de plein droit au présent contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Article 9.2 - Incompatibilité

En cas d'incompatibilité entre une clause des conditions générales et une clause des conditions particulières, cette dernière l'emporte.

Article 9.3 - Avenants

Les avenants du contrat d'utilisation n'ont force obligatoire que s'ils ont été convenus par écrit et annexés au contrat d'utilisation de l'infrastructure.

Article 9.4 - Nullité

La nullité d'une ou plusieurs clauses du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire n'entraîne pas la nullité du contrat d'utilisation précité.

Article 9.5 – Personnes désignées

Les parties du contrat désignent, dans les conditions particulières, une ou plusieurs personnes habilitées à prendre les décisions opérationnelles dans un délai très bref notamment en ce qui concerne l'exploitation et la gestion des situations de trafic perturbées.

DEUXIEME PARTIE: CONDITIONS PARTICULIERES

1. Principe

Les présentes conditions particulières forment avec les conditions générales le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire applicable entre INFRABEL et [NOM EF]

2. Service de transport ferroviaire

Le transport ferroviaire concerné est relatif au :

- [À compléter : trafic voyageurs/fret/...]

3. Utilisation de l'infrastructure

3.1 Protocoles locaux

Les protocoles locaux suivants sont d'application :

- [À compléter
- ...]

[NOM EF] s'engage à avoir signé tous les protocoles locaux au plus tard 6 mois après la signature du présent contrat.

3.2 Auxiliaires

[NOM EF] reconnaît comme auxiliaire de transport les sociétés suivantes :

- [À compléter
- ...]

La liste ci-dessus n'est pas définitive. Elle peut encore être changée.

[NOM EF] atteste que les auxiliaires de transport précités respectent l'ensemble des normes et règles de sécurité et joint au présent contrat une attestation de conformité aux normes et règles de sécurité.

3.3 Incidents, perturbations, dérangements

Les personnes reprises ci-dessous doivent être prévenues en cas d'incidents, de perturbations et/ou de dérangements.

Pour INFRABEL : Traffic Control, tél: +32 2 525 93 77

Pour [NOM EF]: [NOM SERVICE CONCERNEE], tél : [à compléter]

4. Services

4.1 Services complémentaires

[NOM EF] souhaite acheter de l'énergie de traction d'Infrabel.

Des études pour les transports exceptionnels peuvent être demandées auprès d'I-TMS. [144](#)

4.2 Services connexes

4.2.1 Accès au réseau de télécommunication

[NOM EF] souhaite l'accès au réseau de télécommunication d'Infrabel.

4.2.2 Fourniture d'informations supplémentaires (hors prestations minimales)

Accès aux applications du Business Corner, sur le site web partners.infrabel.be, moyennant un filtre qui ne donne accès qu'aux données propres à [NOM EF].

5. Conditions financières

5.1 Redevance d'utilisation des capacités attribuées

Les formules utilisées pour le calcul des redevances d'utilisation des capacités sont décrites dans le DRR

5.1.1 Les frais administratifs pour les demandes de capacité des sillons sont de € [68.643073 \(valeur 2019\)](#). Le concept de sillon doit être interprété de la façon suivante : le déplacement d'un train du point A au point B, à une date et une heure précise, selon une cadence (N6,7, R1-5...). Les conditions financières relatives à la facturation de frais administratifs sont prévues au DRR. Pour chaque changement au sillon (temps, cadence...) les frais administratifs de € [68.643073](#) sont à nouveau dus. Pour un changement relatif à la longueur ou au tonnage du train, INFRABEL n'imputera pas de frais supplémentaires, sauf si le changement oblige INFRABEL à changer le sillon.

5.1.2 Une avance mensuelle est due par [NOM EF] en ce qui concerne les redevances sillons et les redevances manœuvres. Cette avance est calculée sur la prévision du trafic pour l'horaire de service [20XX-20XX]. Les montants des avances ainsi que les dates de facturation et de paiement seront repris dans un tableau. Ce tableau pourra être revu à l'initiative d'INFRABEL (montants hors TVA), s'il s'avère que la quantité de sillons consommée par [NOM EF] croît pendant la durée du contrat. Le tableau incluant les avances est annexé au contrat d'utilisation.

5.1.3 INFRABEL établira mensuellement les factures de régularisation relatives à la redevance d'utilisation de l'infrastructure. Pour ce faire, il se basera sur l'utilisation réelle et tiendra compte des avances déjà payées.

INFRABEL enverra également une facture détaillée 5 jours avant l'envoi de la facture officielle. [NOM EF] disposera de 5 jours pour transmettre ses remarques à Infrabel. Si Infrabel n'a pas reçu des remarques endéans les 5 jours, elle imputera [NOM EF] pour le montant total de la facture pro forma. Si [NOM EF] a communiqué des remarques, INFRABEL n'imputera que la partie non contestée. Après réception de la facture, [NOM EF] dispose de 30 jours pour la régler.

5.2 Redevance des services complémentaires

Les frais des études pour les transports exceptionnels sont décrits dans l'annexe F.3 du DRR_2015

5.3 Redevances des services connexes

Ø

6. Conditions de facturation

6.1 Adresse de facturation

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

[NOM EF]

[Service concernée]

[Rue]

[Code postal – Ville]

Et par mail aux adresses suivantes : [adresse mail]

IBAN: [BEXX XXXX XXXX XXXX]

BIC: [XXXXXXXX]

6.2 Mode de paiement

Le paiement sera effectué par virement bancaire.

6.3 Délai de paiement

Toute facture émise par INFRABEL est payable endéans les 30 jours calendrier sur le numéro de compte suivant :

Bpost bank: 679-0023037-48

IBAN: BE11 6790 0230 3748

BIC: PCHQBEBB

Annexes

- 1 Auxiliaires de transport et attestations de conformité aux normes techniques et règles de sécurité
- 2 Attestations d'assurance ou mesures équivalentes
- 3 Bien-être au travail
- 4 Avances de la redevance d'infrastructure
- 5 Avances de l'énergie de traction

Fait à Bruxelles en deux exemplaires, [/e

20XX]

Ann BILLIAU
Director
Infrabel Traffic Management & Services

[NOM CEO]
[CEO]
[NOM EF]