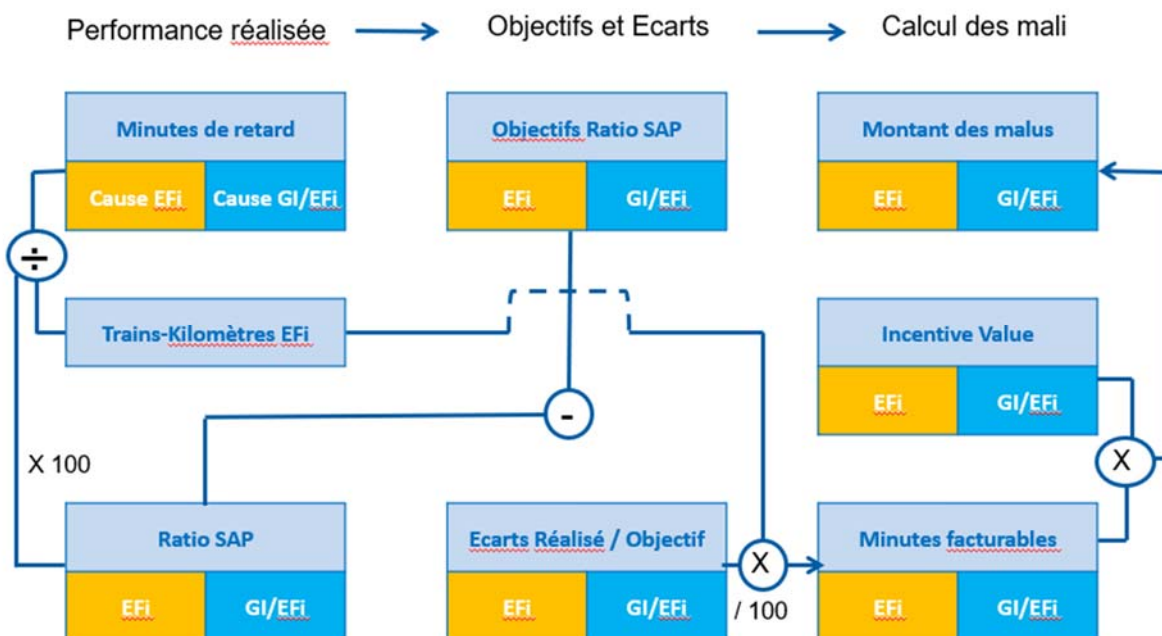


Partie 1 : Description du modèle bilatéral



1. Performance réalisée

1.1 Minutes de retard

1.1.1 Comptabilisation

Les « minutes de retard » se réfèrent aux minutes causées :

- par l'entreprise ferroviaire (EF), au **1^{er} train à charge** impacté par l'incident repris dans la relation de l'incident dont elle est responsable - ce 1^{er} train pouvant être celui qui a généré l'incident ou le premier train impliqué par l'incident si celui-ci a été causé par un parcours à vide - ;
- par le gestionnaire de l'infrastructure (GI), au **1^{er} train à charge** impacté par l'incident repris dans la relation de l'incident dont il est responsable. Les minutes de retard causées à un parcours à vide ne sont pas prises en compte ; dans ce cas, ce sont les minutes causées au 1^{er} train à charge qui sont prises en compte.

Les minutes de retard causées aux autres trains repris dans la relation sont dès lors exclues.

Les « minutes de retard » sont comptabilisées respectivement selon ce qui suit :

- Minutes de retard EF(i) = la somme des minutes de retard attribuées à l'EF(i), telles que reprises dans les relations mises à charge de l'EF(i) pendant l'année de mesure.
- Minutes de retard GI/EF(i) = la somme des minutes de retard causées à l'EF(i) et attribuées au GI, telles que reprises dans les relations mises à charge du GI pendant l'année de mesure.

1.1.2 Plafonnement des minutes de retard

Un plafond est appliqué par relation au niveau des minutes de retards EF(i) et GI/EF(i). Les règles suivantes s'appliquent :

- Dans une première phase, détermination par secteur de la médiane du nombre de minutes de retard par relation en lien avec les 1^{ers} trains pour chaque année (a-1), (a-2) et (a-3) ;
- Dans une seconde phase, sur la base des médianes de chaque année (de a-1 à a-3) telles que calculées selon la méthode ci-avant, détermination de la médiane du secteur servant à plafonner le nombre de minutes pris en compte pour chaque relation de l'année de mesure.

1.1.3 Minutes de retard plafonnées

Les minutes de retard plafonnées sont le résultat des points 1.1.1 et 1.1.2 ci-dessus.

1.2 Ratio SAP

Le « ratio du système d'amélioration des performances (Ratio SAP) » se calcule selon les formules reprises ci-après :

$$\text{Ratio SAP EF}(i) = \frac{\text{Minutes de retard EF}(i) \text{ plafonnées pour l'année } (a)}{\text{trkm effectifs de l'EF}(i) \text{ pendant l'année } (a) / 100}$$

$$\text{Ratio SAP GI}(i) = \frac{\text{Minutes de retard GI/EF}(i) \text{ plafonnées pour l'année } (a)}{\text{trkm effectifs de l'EF}(i) \text{ pendant l'année } (a) / 100}$$

Les trains-kilomètres (trkm) effectifs sont basés sur l'ensemble des trains de l'EF(i) ayant circulé sur le réseau ferroviaire belge.

2. Objectifs et écarts

2.1 Objectif ratio SAP

Les objectifs ratio SAP de l'année (a) sont fixés individuellement par entreprise ferroviaire en tenant compte de sa performance lors l'année (a-1) par rapport à l'objectif ratio SAP moyen du secteur de l'année (a-1). De cette façon, il est évité que les entreprises qui obtiennent de meilleurs résultats en (a-1) que la moyenne du secteur en (a-1) n'aient à réaliser une amélioration pour l'année (a) de la même ampleur que leurs pairs qui avaient obtenu de moins bons résultats en (a-1).

2.1.1 Calcul du ratio SAP (a-1) sur la base des performances individuelles (a-1)

Base de référence : minutes de retard

La « Base de référence des minutes de retard » se calcule selon ce qui suit :

- Base de référence minutes de retard EF(i) pour l'année (a-1) = la somme des minutes de retard plafonnées de l'EF(i) pour l'année (a-1)
- Base de référence minutes de retard GI/EF(i) pour l'année (a-1) = la somme des minutes de retard plafonnées du GI/EF(i) de l'année (a-1)

Base de référence : train-kilomètres effectifs

La « Base de référence train-kilomètres (trkm) effectifs » se calcule selon ce qui suit :

Base de référence trkm EF(i) pour l'année (a-1) = la somme des trkm effectifs de l'EF(i) de l'année (a-1) / 100

Calcul du ratio SAP (a-1)

Le ratio SAP (a-1) se calcule selon les formules reprises ci-après :

$$\text{Ratio SAP EF(i) (a-1)} = \frac{\text{Base de référence minutes de retard EF(i) pour l'année (a-1)}}{\text{Base de référence trkm EF(i) effectifs pour l'année (a-1)}}$$

$$\text{Ratio SAP GI/EF(i)(a-1)} = \frac{\text{Base de référence minutes de retard GI/EF(i) pour l'année (a-1)}}{\text{Base de référence trkm EF(i) effectifs pour l'année (a-1)}}$$

2.1.2 Calcul du ratio SAP moyen (a-1) basé sur les performances du secteur

Trois secteurs sont définis :

- Voyageurs Service Public (VSP) : transport national de voyageurs, répondant à une obligation de service public
- Voyageurs Commercial (VC) : transport de voyageurs, ne répondant pas à une obligation de service public
- Marchandises (M) : transport de marchandises

Le « ratio SAP moyen du secteur (y) (a-1) » se calcule selon les formules reprises ci-après :

$$\text{Ratio SAP EF moyen du secteur (y) pour l'année (a-1)} = \frac{\text{Somme des ratio SAP EF(i) pour l'année (a-1) de toutes les EF du secteur (y)}}{\text{Nombre d'EF dans le secteur (y)}}$$

$$\text{Ratio SAP GI/EF moyen du secteur (y) pour l'année (a-1)} = \frac{\text{Somme des ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a-1) de toutes les EF du secteur (y)}}{\text{Nombre d'EF dans le secteur (y)}}$$

2.1.3 Objectif ratio SAP

Objectif ratio SAP EF(i) pour l'année (a)

L'« objectif ratio SAP EF(i) de l'année (a) » est déterminé sur la base de la performance (a-1) de l'EF(i) par rapport à la performance moyenne de l'année (a-1) du secteur (y) auquel appartient l'EF(i) :

	Si	Alors
Cas 1	Le ratio SAP EF(i) de l'année (a-1) est inférieur au ratio SAP EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année (a-1) ; synonyme - lors de l'année (a-1) - d'une performance de l'EF(i) supérieure à la performance moyenne du secteur (y) auquel elle appartient.	Objectif ratio SAP EF(i) pour l'année (a) = Ratio SAP EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année (a-1)
Cas 2	Le ratio SAP EF(i) de l'année (a-1) est supérieur au ratio SAP EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année (a-1) ; synonyme - lors de l'année (a-1) - d'une performance de l'EF(i) inférieure à la performance moyenne du secteur (y) auquel elle appartient.	Objectif ratio SAP EF(i) pour l'année (a) = Ratio SAP EF(i) de l'année (a-1)

Objectif ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a)

L'« objectif ratio SAP GI/EF(i) » de l'année (a) est déterminé sur la base de la performance (a-1) du GI/EF(i) par rapport à la performance moyenne de l'année (a-1) du GI/EF du secteur (y) auquel appartient l'EF(i) :

	Si	Alors
Cas 1	Le ratio SAP GI/EF(i) de l'année (a-1) est inférieur au ratio SAP GI/EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année (a-1) ; synonyme - lors de l'année (a-1) - d'une performance du GI vis-à-vis de l'EF(i) supérieure à sa performance moyenne vis-à-vis de l'ensemble des EF appartenant au même secteur (y) que l'EF(i)	Objectif ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a) = Ratio SAP GI/EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année (a-1)
Cas 2	Le ratio SAP GI/EF(i) de l'année (a-1) est supérieur au ratio SAP GI/EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année (a-1) ; synonyme - lors de l'année (a-1) - d'une performance du GI vis-à-vis de l'EF(i) inférieure à sa performance moyenne vis-à-vis de l'ensemble des EF appartenant au même secteur (y) que l'EF(i)	Objectif ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a) = Ratio SAP GI/EF(i) de l'année (a-1)

Objectif ratio SAP des nouvelles EF :

Dans le cas où une nouvelle entreprise ferroviaire accède au réseau ferroviaire belge en cours d'année, elle est soumise aux règles du SAP dès le 1^{er} janvier de l'année qui suit. L'objectif ratio SAP de cette nouvelle EF est alors calculé au moyen d'une formule réajustée en raison de l'absence de données chiffrées sur une année entière. Les objectifs sont dès lors fixés comme suit :

Pour l'EF(i) :

Objectif ratio SAP EF(i) pour l'année a = Ratio SAP EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année a-1

Pour le GI/EF(i) :

Objectif ratio SAP GI/EF(i) pour l'année a = Ratio SAP GI/EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année a -1

2.2 Écarts réalisés/Objectif

2.2.1 Calcul de l'« écart ratio SAP »

L'« écart ratio SAP » détermine en quelle mesure les performances de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure divergent de leur objectif :

- *Écart ratio SAP EF(i) pour l'année (a) = Ratio SAP EF(i) pour année (a) – objectif ratio SAP EF(i) pour l'année (a)*
- *Écart ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a) = Ratio SAP GI/EF(i) pour année (a) – objectif ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a)*

Il n'y a lieu de calculer un malus que lorsque l'« écart ratio SAP » est positif. En effet, un « écart ratio SAP » positif ne survient que lorsque l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure n'ont pas atteint leur objectif. Si l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure atteint son objectif (Ecart ratio SAP ≤ 0), l'« écart Ratio SAP » est ramené à 0 et aucun malus n'est calculé pour la partie concernée.

2.2.2 Montant maximal de l'«écart ratio SAP »

La variation maximale de l'« écart ratio SAP » par rapport à l'« objectif ratio SAP » est déterminée par secteur comme suit :

- Voyageurs Service Public (VSP) : 30%
- Voyageurs Commercial (VC) : 50%
- Marchandises (M) : 60%
- *Écart ratio SAP maximum de l'EF(i) pour l'année (a) = Objectif ratio SAP EF(i) pour l'année (a) multiplié par le pourcentage de variation maximal du secteur auquel l'EF(i) appartient.*
- *Écart ratio SAP maximum du GI/EF(i) pour l'année (a) = Objectif Ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a) multiplié par le pourcentage de variation maximal du secteur auquel l'EF(i) appartient.*

Par exemple, si l'« écart ratio SAP » d'une EF appartenant au secteur « M » diverge de plus de 60% de son « objectif ratio SAP », la valeur de son « écart ratio SAP » sera plafonnée à 60% de son « objectif ratio SAP ».

Le pourcentage de variation par secteur pourrait être revu par l'OGSAP s'il s'avère - tenant compte de l'évolution de la situation et ce, sur la base de l'analyse des données recueillies dans le cadre du SAP - qu'il convient de le mettre à jour.

3. Calcul du malus

Le malus pour chaque partie est calculé en multipliant les « minutes facturables » (voir point 3.1) par le « value incentive » (voir point 3.2). Ce calcul peut être plafonné conformément au point 4 de ce document.

3.1 Minutes facturables

Les « minutes facturables » sont calculées sur la base des formules ci-dessous :

- *Minutes facturables EF(i) pour l'année (a) = Écart ratio SAP EF(i) pour l'année (a) x trkm effectifs par EF(i) pendant l'année (a) / 100*
- *Minutes facturables GI/EF(i) pour l'année (a) = Écart ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a) x trkm effectifs par EF(i) pendant l'année (a) / 100*

3.2 Value incentive (valorisation de l'incitant)

Le SAP utilise une value incentive déclinée par secteur et par partie (GI ou EF), à savoir :

- Value incentive GI pour l'année (a) par secteur (y)
- Value incentive EF pour l'année (a) par secteur (y)

Il y a au total 6 value incentives par minute déterminés, 3 pour le GI et 3 autres pour les EF (1 par secteur).

Le « value incentive » se calcule selon les formules reprises ci-après :

$$\begin{aligned}
 \text{Value incentive EF du secteur (y) pour l'année (a)} &= \frac{\text{Somme des montants maximaux EF(i)}^1 \text{ de toutes les EF du secteur (y) pour l'année (a)}}{\text{Somme des « écarts ratio SAP maximaux » des EF(i)}^2 \text{ du secteur (y) pour l'année (a) } \times \text{trkm effectifs des EF(i) du secteur (y) pendant l'année (a) / 100} \\
 \text{Value incentive GI du secteur (y) pour l'année (a)} &= \frac{\text{Montant maximal du GI}^5 \text{ du secteur (y) pour l'année (a)}}{\text{Somme des « écarts ratio SAP maximaux » GI/EF(i)}^3 \text{ du secteur (y) pour l'année (a) } \times \text{trkm effectifs des EF(i) du secteur (y) pendant l'année (a) / 100}
 \end{aligned}$$

3.3 Montant du malus

Le « malus » se calcule selon les formules reprises ci-après :

- *Malus EF(i) pour l'année (a) = minutes facturables EF(i) pour l'année (a) x Value incentive EF du secteur (y) auquel appartient EF(i) pour l'année (a)*
- *Malus GI/EF(i) pour l'année (a) = minutes facturables GI/EF(i) pour l'année (a) x Value incentive GI du secteur (y) auquel appartient EF(i) pour l'année (a)*

Si $\text{Malus GI/EF(i)} > \text{Malus EF(i)} \rightarrow \text{Malus GI/EF(i)} - \text{Malus EF(i)} = \text{Montant pour l'année (a) que le GI verse à l'EF(i) (limité au montant maximal de GI/EF(i)}^4)$

Si $\text{Malus EF(i)} > \text{Malus GI/EF(i)} \rightarrow \text{Malus EF(i)} - \text{Malus GI/EF(i)} = \text{Montant pour l'année (a) que l'EF(i) verse au GI (limité au montant maximal de EF(i)}^5)$

Si le GI/EF(i) et l'EF(i) atteignent tous les deux leurs objectifs, aucun malus ne sera dû.

4. Détermination du montant maximal

Le « montant maximal » que le GI doit payer à l'EF ou que l'EF doit payer au GI est plafonné. C'est donc le risque financier que chaque partie pourrait être amenée à supporter dans le cadre du Système d'Amélioration des Performances.

Le « montant maximal » se calcule selon les formules reprises ci-après :

- *Montant maximal du GI pour l'année (a) = 0,40 % du total des redevances d'utilisation de l'infrastructure de l'année (a-1)*

¹ Voir point 4 de cette annexe.

² L'« Ecart Ratio SAP maximum » est calculé pour chaque entreprise ferroviaire en multipliant son objectif par les coefficients tels que définis pour chaque secteur au point 2.2.2.

³ L'« écart ratio SAP maximum » est calculé pour la relation GI/EF(i) en multipliant l'objectif du GI par rapport à cette EF par les coefficients tels que définis pour chaque secteur au point 2.2.2.

⁴ Voir point 4 de cette annexe

⁵ Voir point 4 de cette annexe

- *Montant maximal du $GI/EF(i)$ pour l'année (a) = 0,40 % du total des redevances d'utilisation de l'infrastructure de l'année (a-1) du secteur (y) auquel appartient l' $EF(i)$ x clé de répartition pour $EF(i)$*
- *Montant maximal de l' $EF(i)$ pour l'année (a) = 0,40 % du total des redevances d'utilisation de l'infrastructure de l'année (a-1) du secteur (y) auquel appartient l' $EF(i)$ x clé de répartition pour $EF(i)$*

Avec clé de répartition pour $EF(i)$ = $\text{trkm } EF(i) \text{ du secteur (y) pour l'année (a)} / \text{trkm toutes les EF du secteur (y) pour l'année (a)}$.

Les trkm de l'entreprise ferroviaire intègrent également les trkm prestés par l'entreprise ferroviaire pour le compte d'un candidat non-entreprise ferroviaire, le cas échéant. Dans ce cas, la redevance d'utilisation payée par le candidat non-entreprise ferroviaire est prise en compte dans les calculs visant à la détermination des malus par minute.

5. Introduction progressive du levier financier

Le Système d'Amélioration des Performances est accompagné d'un système d'abattements dégressifs pour les années 2023 et 2024. Ce rabais s'applique sur le malus calculé conformément aux modalités décrites ci-avant selon le tableau ci-dessous :

Année	Abattement
2023	50%
2024	25%

Cela permet de limiter certains imprévus ayant des conséquences financières importantes pour les entreprises.

Partie 2 : Organisation et fonctionnement de l'Organe de Gestion du Système d'Amélioration des Performances

1. Rôles et missions de l'OGSAP

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

L'OGSAP se réunit au moins 2 fois par an pour prendre toutes les décisions relatives à la mise en œuvre et à l'évolution du SAP :

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

2. Composition de l'OGSAP

L'Organe de Gestion SAP est composé de deux parties distinctes :

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

Le principe général de base de l'OGSAP repose essentiellement sur une parité des votes entre les 2 parties désignées comme le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

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

3. Formation de l'OGSAP

L'OGSAP peut déterminer et fixer un nombre de tr-km minimum par entreprise ou par groupe/organisation d'entreprises pour intégrer celui-ci. La composition sera celle décrite au point 2.

Ce système permet aux plus petites entreprises de former une organisation d'entreprises ferroviaires au sein de laquelle elles peuvent être représentées.

Si une organisation ferroviaire voit le jour, elle intégrera l'OGSAP si le cumul de l'ensemble des tr-km de toutes les entreprises ferroviaires y siégeant atteint le minimum de tr-km imposé par l'OGSAP.

Afin d'éviter qu'un ou plusieurs secteur(s) soi(en)t exclu(s) par la règle ci-dessus, l'OGSAP lèvera la condition d'accès si aucune entreprise ou groupe/organisation d'entreprises ne répond à la condition. L'OGSAP invitera dès lors l'entreprise ou groupe/organisation d'entreprises qui a le plus de tr-km de ce secteur. En cas de refus de celle-ci, l'OGSAP invitera la(les) entreprise(s) ou groupe/ organisation d'entreprises par ordre décroissant de tr-km.

Si aucune entreprise ou groupe/organisation d'entreprises d'un secteur particulier ne veut intégrer l'OGSAP, celui-ci fonctionnera normalement sans ce secteur et prendra les décisions pour celui-ci en « bon père de famille ».

Le nombre de votes attribué au gestionnaire d'infrastructure sera équivalent au nombre d'entreprises ferroviaires et d'organisations ferroviaires incorporant l'OGSAP.

4. Fonctionnement / Processus de décision de l'OGSAP

Afin que le processus de décision soit valide, il faut impérativement que la parité au niveau des votes soit respectée entre les 2 parties qui sont le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Le processus de décision s'articule sur les points suivants :

- Tout point soumis à une décision doit faire l'objet d'un vote ;
 - Chaque partie a un nombre égal de votes ;
 - Chaque partie a un poids d'une valeur de 1 ;
 - Chaque partie recueille une position unique au sein même de sa partie.
- ⇒ Dès le moment où les 2 parties, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, ont recueilli leur position au sein de leur partie, elles peuvent passer au vote.

Infrabel procèdera à un vote de majorité au sein de sa partie.

Les entreprises ferroviaires sont libres de déterminer elles-mêmes le processus de décision au sein même de leur partie.

Afin que l'ensemble des acteurs au sein de l'OGSAP ait une base de travail solide lors des assemblées, un modèle décisionnel à majorité dynamique sera appliqué :

Modèle décisionnel à majorité dynamique :

En l'absence d'unanimité, le principe de la majorité dynamique s'applique.

Le point de départ du principe de majorité dynamique est qu'aucune entreprise n'est discriminée au sein du processus décisionnel.

A cet égard, on utilise le concept de blocs de secteur. Un bloc de secteur rassemble toutes les entreprises d'un même secteur, chaque bloc de secteur disposant d'une voix.

Les blocs de secteur sont répartis en 3 niveaux d'arbitrage :

- Les blocs de secteur primaires sont « Gestionnaire de l'infrastructure » et « Entreprise ferroviaire »;
- Le bloc de secteur « Entreprise ferroviaire » peut ensuite être scindé en blocs de secteur secondaires « Transport de marchandises » et « Transport de voyageurs »;
- Le bloc de secteur « Transport de Voyageurs » est enfin divisé en blocs de secteur tertiaires « Voyageurs Service Public » et « Voyageurs Commercial ».

Un point de discussion qui est traité à un certain niveau d'arbitrage ne peut être arbitré à ce niveau que si la médiation au niveau d'arbitrage inférieur a déjà eu lieu.

En d'autres termes, si un point de discussion entre les blocs de secteur « gestionnaire de l'infrastructure » et « entreprises ferroviaires » doit faire l'objet d'une médiation, il faut un accord préalable entre les blocs de secteur du niveau tertiaire (Voyageurs Service Public et Voyageurs

Commercial) et les blocs de secteur du niveau secondaire (entreprises ferroviaires transport de voyageurs et entreprises ferroviaires transport de marchandises).

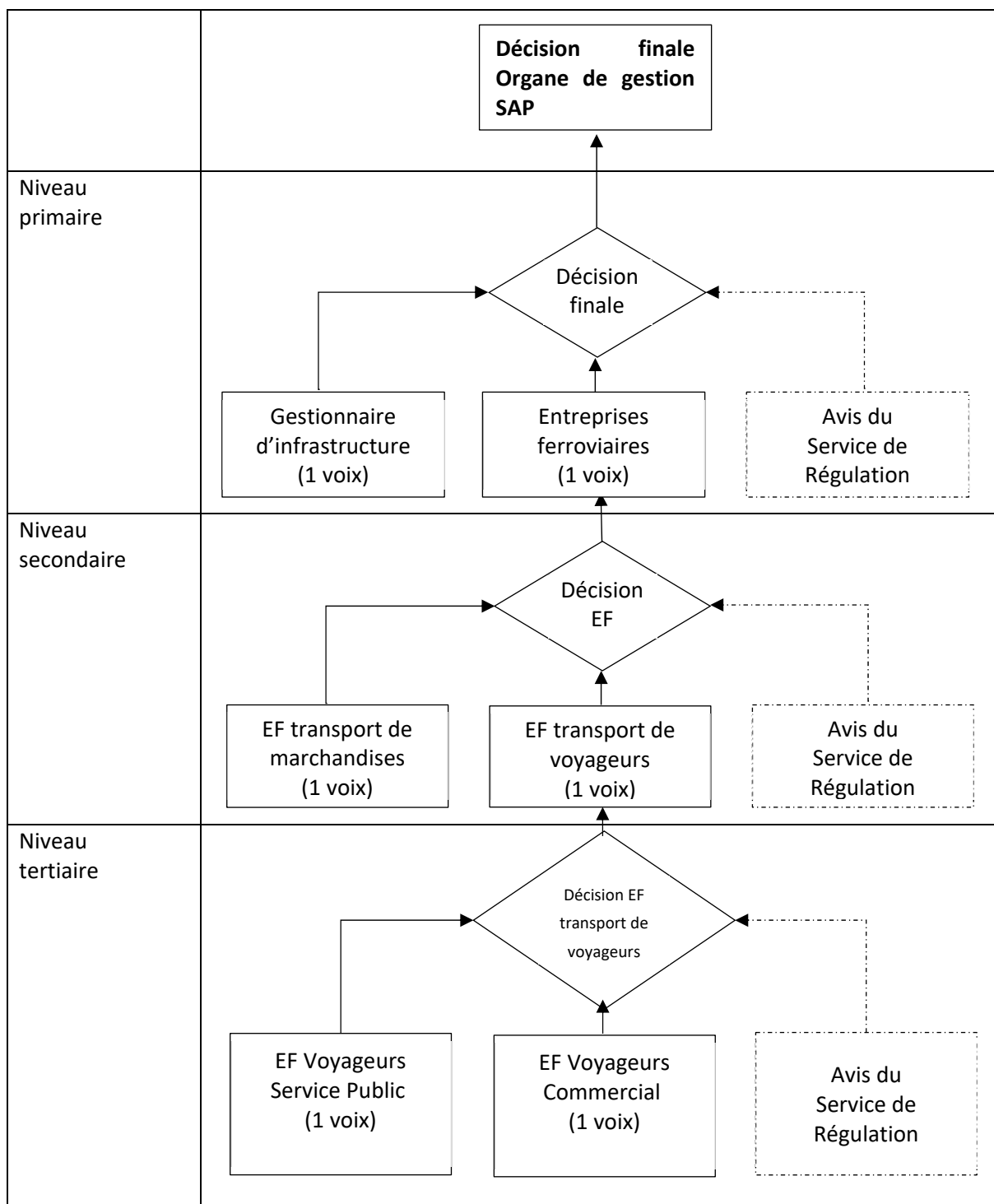
Chaque niveau d'arbitrage comporte 2 blocs de secteur qui disposent chacun d'une voix. Si aucun accord n'est trouvé entre les deux blocs de secteur, il y a un risque de blocage.

Afin d'éviter que ce blocage n'empêche la prise d'une décision, l'OGSAP demandera en cas d'une impasse le conseil du Service de Régulation :

1. L'OGSAP demande d'abord, par écrit, un avis non contraignant au Service de Régulation (conformément à l'article 62 § 2 du Code ferroviaire).
2. Si cet avis ne mène pas à une solution, le GI ou une EF faisant partie de l'OGSAP soumet une demande de règlement administratif du litige auprès du Service de Régulation. Le Service de Régulation rendra une décision contraignante (conformément à l'article 62 § 4, 3° du Code ferroviaire).

Ce qui précède est sans préjudice de l'article 62, §5, 3° du Code ferroviaire.

L'illustration ci-dessous représente un graphique des différents niveaux :



L'OGSAP a la possibilité de revoir l'entièreté des règles mises en vigueur dans ce document. Cela permet à l'OGSAP d'avoir un caractère évolutif et correcteur si le besoin se faisait sentir.

5. Désignation des membres

Chaque entreprise ferroviaire et/ou organisation d'entreprises ferroviaires désigne un représentant titulaire ainsi qu'un suppléant afin de la représenter à l'OGSAP.

Un représentant titulaire au sein du gestionnaire de l'infrastructure peut être représentant de plusieurs votes au sein de sa partie. Cette mesure est mise en place afin de limiter le nombre de membres à mettre à disposition de l'OGSAP par le gestionnaire de l'infrastructure.

Si le représentant titulaire ne peut participer à l'OGSAP, son suppléant le remplacera. Si un représentant titulaire ou son suppléant n'est pas présent lors d'une assemblée de l'OGSAP, son vote sera considéré comme nul et ne sera pas pris en compte sauf en cas d'absence justifiée.

En cas d'absence justifiée d'un représentant titulaire ou de son suppléant, celui-peut donner procuration un autre membre titulaire de la même partie (GI ou EF) que lui afin que celui-ci représente ses intérêts. Une copie de la procuration doit être envoyée au Secrétariat Général avant l'assemblée générale, sous peine d'être non valide.

Les personnes supplémentaires appelées à siéger pour consultation apposent également leur signature sur la feuille de présence. Ceux-ci n'ont en aucun droit la possibilité de voter, leur présence reste consultative.

6. Secrétariat Général

6.1 Rôle

Le secrétariat général de l'OGSAP est assuré par une cellule au sein du gestionnaire d'infrastructure. Ce secrétariat général s'occupe de l'ensemble de l'organisation de l'OGSAP.

6.2 Missions

Ses missions sont les suivantes :

- Il fixe l'ordre du jour pour chacune des réunions de l'OGSAP, sur proposition des membres de celui-ci ;
- Il prépare les dossiers nécessaires au bon déroulement des réunions ;
- Il convoque et anime les sous-groupes de travail (cfr point 7) ;
- Il s'assure de la production en qualité des indicateurs SAP (ex : Trains supprimés) et de leurs analyses ;
- Il est responsable de l'élaboration des comptes rendus suite à la tenue des réunions de l'OGSAP ;
- Il est responsable de la rédaction du rapport annuel d'activité de l'OGSAP.

7. Sous-groupe de travail

Sur demande de l'OGSAP, sur des sujets particuliers, le secrétariat général peut proposer des sous-groupes de travail de manière à analyser/traiter certains sujets particuliers en amont de l'OGSAP.

L'OGSAP valide ces sous-groupes de travail ainsi que leur organisation (composition, sujet traité, ...).

8. Convocation

Les membres titulaires de l'OGSAP sont convoqués par le Secrétariat Général par une invitation écrite ou électronique.

L'ordre du jour prévisionnel, comportant l'ensemble des documents utiles à l'assemblée, sera envoyé par courrier électronique.

9. Ordre du jour et procès-verbal de réunion

L'ordre du jour est arrêté par le Secrétariat Général sur la base des tâches devant être traitées par l'OGSAP.

Tout membre de l'OGSAP qui souhaite inscrire un point à l'ordre du jour doit transmettre sa proposition au Secrétariat Général pour instruction au moins 1 mois avant l'assemblée.

Chaque assemblée de l'OGSAP fait l'objet d'un procès-verbal établi par le Secrétariat Général.

Ce procès-verbal est transmis pour accord à chacun des membres présents. Cet accord est réputé acquis à défaut d'observation de la part de ceux-ci dans un délai de 15 jours après la date d'envoi du projet de procès-verbal.

Dans un délai maximum d'un mois après la date de l'assemblée, le procès-verbal définitif est adressé aux membres de l'OGSAP.

10. Communication

Chaque année, le Secrétariat Général établit un rapport d'activité transmis à tous les membres de l'OGSAP.

Ce rapport est ensuite communiqué aux différentes entreprises ferroviaires ainsi qu'au SPF Mobilité et Transports.

11. Obligation de discrétion et secret des délibérations

Chaque membre ou invité participant aux assemblées de l'OGSAP est soumis à l'obligation de discrétion pour l'ensemble des documents et renseignements dont il reçoit communication ainsi que sur la teneur des débats.

Les membres de l'OGSAP sont tenus au secret des délibérations.