

## 1. Critères de priorité pour l’attribution de sillons suite à la déclaration de saturation (*New Path Requests*, voir point 4.6.3 du document principal)

Dès lors qu’une section de l’infrastructure ferroviaire est déclarée saturée, Infrabel attribue les capacités de l’infrastructure sur cette section pour départager les demandes de *New Path Requests* sur la base des critères de priorité tels que décrits ci-après.

### 1.1 Critères de priorité visés au paragraphe 1<sup>er</sup> de 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*

§ 1<sup>er</sup>. Les priorités visées à l’article 43, alinéa 1<sup>er</sup>, 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.

### 1.1.1 Définition des types de trains

Type de train	Définition de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 (article 2)	Précision apportée par Infrabel
train à grande vitesse	<i>tout train conçu pour la grande vitesse, circulant souvent en site propre, et assuré par du matériel automoteur spécifique</i>	définition ne nécessitant pas de précision de la part d'Infrabel
train rapide de voyageurs	<i>tout train apte à circuler à la vitesse autorisée par la signalisation et qui effectue un nombre limité d'arrêts sur la ligne</i>	le « nombre limité d'arrêts sur la ligne » est déterminé comme suit : desserte de moins de 3/5 des gares et/ou points d'arrêt non gardés (PANG) présents sur la ligne (3/5 ou plus = train lent)
train lent de voyageurs	<i>tout train de voyageurs autre que rapide</i>	définition ne nécessitant pas de précision de la part d'Infrabel
train rapide de marchandises	<i>tout train de marchandises apte à circuler à une vitesse égale ou supérieure à 100 km/h</i>	définition ne nécessitant pas de précision de la part d'Infrabel
train lent de marchandises	<i>tout train de marchandises autre que rapide</i>	définition ne nécessitant pas de précision de la part d'Infrabel
autres trains	<i>tout train de service ou de travaux</i>	tout train n'étant pas repris dans les types de trains ci-avant (par exemple, les parcours à vide)

### 1.1.2 Spécialisation des lignes par type de transport sur le réseau d'Infrabel

Les lignes spécialisées identifiées par Infrabel sont reprises aux annexes B.4.2.2 (sous la forme d'une liste) et B.4.2.3 (sous la forme d'une carte - uniquement pour l'horaire de service 2025).

## 1.2 Application du critère de priorité visé au paragraphe 2 de 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

§ 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.

Éléments du paragraphe 2 de l'article 3 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019	Précision apportée par Infrabel
demande de capacité	<p>Infrabel calcule la redevance liée à la demande de capacité sur la base d'un sillon qu'elle crée, et qui correspond à cette demande de capacité (i.e. éventuellement corrigée en fonction de l'infrastructure et des temps de parcours réévalués).</p> <p>Tous les jours correspondant à la demande de capacité sont pris en compte, même si tous ne sont pas en concurrence avec l'autre demande.</p> <p>A titre illustratif, si une demande de capacité R1 (lundi) est en conflit avec une demande de capacité N67 (lundi à vendredi), le conflit ne porte que sur un jour (en l'occurrence, le lundi). Dans son calcul, Infrabel tient compte d'un jour dans le cas de la demande de capacité R1 et de 5 jours dans le cas de la demande de capacité N67.</p>
montant total mensuel le plus élevé de redevance d'utilisation	<p>Pour éviter que tout nouvel entrant ne perde systématiquement la priorité suite à l'application de ce critère, Infrabel détermine ce montant en se basant sur une redevance <u>estimée</u> pour l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte.</p> <p>Le calcul se base sur la redevance estimée pour l'horaire de service sur la base de la définition de la « demande de capacité », divisée par 12.</p>
trajet total demandé	<p>Seul le trajet lié à la capacité demandée est pris en compte. En l'occurrence, il n'est pas tenu compte des parcours à vide ni des parcours d'équilibre qui pourraient y être associés.</p>

## 1.3 Cas particulier des demandes multiples

Dans le cas où une demande de *New Path Request* est en concurrence avec d'autres demandes de *New Path Requests* sur plusieurs sections de l'infrastructure, Infrabel applique les critères ci-avant successivement. Le critère visé au paragraphe 2 de l'article 3 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 est ainsi utilisé pour résoudre les conflits qui n'ont pas pu être résolus suite à l'application du premier critère. Dans ce cas, Infrabel attribue les capacités aux candidats dont les demandes de capacité produisent le montant total mensuel le plus élevé de redevance d'utilisation sur le trajet total demandé sur l'infrastructure ferroviaire nationale.

## 2. Imposition à la renonciation à un sillon sur une infrastructure saturée (voir point 4.6.3 du document principal)

Les dispositions des alinéas 2 et 3 de l'article 43 du Code ferroviaire précisent ce qui suit :

- *al.2 : Le gestionnaire de l'infrastructure précise, dans le document de référence du réseau, les conditions de prise en compte des **niveaux d'utilisation antérieurs des sillons** lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.*
- *al.3 : Le gestionnaire de l'infrastructure impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil déterminé dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat concerné.*

Les dispositions des alinéas 2 et 3 de l'article 43 du Code ferroviaire s'appliquent, dans le cas d'une infrastructure saturée :

- avant même de recourir aux critères de priorité repris au point 1 du présent document, c'est-à-dire dans le cadre de la procédure liée aux *New Path Requests* ;
- en cours d'année.

### 2.1 Application dans le cadre de la procédure liée aux *New Path Requests*

Il convient, avant d'appliquer les critères de priorité repris au point 1 du présent document, d'exclure parmi les demandes de capacités concurrentes de *New Path Requests*, le cas échéant, celles des candidats pour lesquels le taux d'utilisation des sillons serait inférieur au seuil défini par Infrabel ; ce qui peut - en certaines circonstances - permettre de résoudre les conflits sans même devoir appliquer les critères de priorité précités.

Élément de l'alinéa 2 de l'article 43 du Code ferroviaire	Précision apportée par Infrabel
niveaux d'utilisation antérieurs des sillons	<p>Infrabel applique ce critère uniquement dans le cas où des demandes de <i>New Path Requests</i> concurrentes, n'ayant pu être résolues suite à la procédure de coordination, sont introduites par des candidats ayant obtenu des sillons pour l'horaire de service précédant l'horaire de service lors duquel les demandes de <i>New Path Requests</i> concurrentes sont introduites.</p> <p>Par essence, ce critère ne peut s'appliquer à un nouveau candidat et ne peut donc être utilisé pour départager des demandes concurrentes entre un candidat disposant d'un historique quant à l'utilisation du réseau et un nouveau candidat pour lequel aucune donnée n'existe à ce niveau.</p> <p>Le taux d'utilisation des sillons défini par Infrabel est de 80% (c'est-à-dire le pourcentage d'effectivité d'utilisation des sillons planifiés). Il s'applique sur tous les sillons attribués au candidat pour l'horaire de</p>

	<p>service précédant celui au cours duquel les demandes concurrentes de <i>New Path Requests</i> ont été introduites.</p> <p>A titre illustratif, si les demandes concurrentes de <i>New Path Requests</i> sont introduites en 2023 - de facto pour l'horaire de service 2024 -, Infrabel analyse quelle aura été l'utilisation effective de l'ensemble des sillons attribués pour l'horaire de service 2022 aux candidats ayant introduit de telles demandes.</p> <p>S'il apparaît qu'un candidat a utilisé ses sillons à moins de 80% lors de la période précitée, sa demande sera exclue directement.</p>
--	--

## 2.2 Application en cours d'année

Cette disposition du Code ferroviaire peut également s'appliquer en cours d'année :

- sur une section déclarée saturée suite à une pénurie anticipée ;
- ou sur une section déclarée saturée dans le cadre de la procédure liée aux *New Path Requests*, à partir du moment où l'attribution des sillons telle que reprise au point 1 du présent document a eu lieu et que ces sillons commencent à être utilisés.

Élément de l'alinéa 2 de l'article 43 du Code ferroviaire	Précision apportée par Infrabel
niveaux d'utilisation antérieurs des sillons	Si sur une section de l'infrastructure déclarée saturée, Infrabel constate que le candidat n'a pas utilisé 80% de ses sillons au cours du mois précédent, Infrabel impose la renonciation à ce sillon pour le reste de l'horaire de service, à moins que cette sous-utilisation ne résulte de raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat concerné.

## 3. Infrastructures saturées

Les infrastructures suivantes font l'objet d'une déclaration de saturation :

Infrastructure	Jour(s) de saturation	Heure(s) de saturation	Période de saturation
Voies de la gare de Gand-Saint-Pierre (quais I à IX)	Du lundi au vendredi	Entre 07h07 et 08h46 Entre 21h07 et 22h07	Horaire de service 2024 (suite déclaration de saturation)
	----- Le mercredi et le vendredi	----- Entre 13h11 et 13h28	
	Du lundi au vendredi	Entre 07h et 09h Entre 21h et 22h	Du 15 décembre 2024 au 14 juin 2025 (suite analyse des capacités)
	----- Le mercredi et le vendredi	----- Entre 13h et 14h	



	Du lundi au vendredi	Entre 07h et 09h	Du 15 juin 2025 au 13 décembre 2025 (suite analyse des capacités)
	Du lundi au vendredi	Entre 07h et 09h Entre 21h et 22h	Du 14 décembre 2025 à juin 2028 [ <i>période PERT – date exacte sera connue en 2026</i> ]
	----- Le mercredi et le vendredi	----- Entre 13h et 14h	] (suite analyse des capacités)
	Du lundi au vendredi	Entre 07h et 09h	De juin 2028 [ <i>période PERT - date exacte sera connue en 2026</i> ] à juin 2029 [ <i>période PERT - date exacte sera connue en 2027</i> ] (suite analyse des capacités)

