

JUSTEL - Législation consolidée

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/loi/2015/06/15/2015014185/justel>

Dossier numéro : 2015-06-15/03

Titre

15 JUIN 2015. - Loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

Source : MOBILITE ET TRANSPORTS

Publication : Moniteur belge du 13-07-2015 page : 45726

Entrée en vigueur : 23-07-2015

Table des matières

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

Art. 1-2

[CHAPITRE 2.](#) - Modifications du Code ferroviaire

Art. 3-88

[CHAPITRE 3.](#) - Entrée en vigueur

Art. 89

[ANNEXES.](#)

Art. N1-N5

Texte

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

Article [1er.](#) La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

[Art. 2.](#) La présente loi transpose partiellement la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ainsi que la Directive 2014/38/UE de la Commission du 10 mars 2014 modifiant l'annexe III de la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les nuisances sonores.

[CHAPITRE 2.](#) - Modifications du Code ferroviaire

[Art. 3.](#) A l'article 1er du Code ferroviaire, les alinéas 2 et 3 sont remplacés par ce qui suit :

" Le présent Code ferroviaire transpose partiellement :

1° la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la Directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité;

2° la Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la

Communauté;

3° la Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté;

4° la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen. "

Art. 4. L'article 2 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 2. § 1er. Les articles 4 à 4/3, 5, 9, 19/1 à 19/3, 47, § 1er, et 62, § 3, 5°, ne s'appliquent pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.

Nonobstant l'alinéa 1er, lorsqu'une telle entreprise ferroviaire est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise ou d'une autre entité qui assure ou intègre des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, les articles 4/1 et 4/3 sont applicables. L'article 4 s'applique également à une telle entreprise ferroviaire en ce qui concerne sa relation avec l'entreprise ou l'entité qui la contrôle directement ou indirectement.

Les articles 7, 1°, et 11 à 19 ne s'appliquent pas aux :

a) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales autonomes;

b) entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs;

c) entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.

Les articles 4/2, 9, 19/3 et 20 à 67, ne s'appliquent pas aux :

a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;

b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;

c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

L'article 19/2 ne s'applique pas aux :

a) réseaux locaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;

b) réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;

c) infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

La liste des infrastructures visée à l'alinéa 5 est notifiée à la Commission européenne au titre d'infrastructures qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire.

§ 2. Sous réserve du § 1er, le présent Code ne s'applique pas :

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux réseaux ferroviaires qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;

3° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, y compris les ateliers, les véhicules et le personnel opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes;

4° à l'exception des articles 74, 12° et 82, aux métros, aux tramways et à d'autres systèmes ferroviaires urbains et régionaux faisant usage de light rail ou de tout autre mode lié au rail, pour autant que ces derniers ne circulent pas sur le réseau ferroviaire belge.

§ 3. Le titre 5 ne s'applique pas aux conducteurs de train qui opèrent 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.

Art. 5. A l'article 3 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 3° est remplacé par ce qui suit :

" 3° "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; ";

2° un 3/1° est inséré, rédigé comme suit :

" 3/1° "Accord transfrontalier" : tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers; ";

3° un 6/1° est inséré, rédigé comme suit :

" 6/1° "Alternative viable", l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné; ";

4° un 9/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 9/1° "Autorité responsable des licences", l'entité chargée de délivrer les licences aux entreprises ferroviaires dans un Etat membre; ";

5° un 10/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 10/1° "Bénéfice raisonnable" : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années; ";

6° le 11° est remplacé par ce qui suit :
" 11° "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; ";

7° au point 12°, le mot "segment" est remplacé par le mot "élément";

8° le 20° est remplacé par ce qui suit :
" 20° "Coordination" : la procédure mise en oeuvre par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes pour la réservation de capacités de l'infrastructure ferroviaire; ";

9° un 28/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 28/1° "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 1re, points 2, 3 et 4; ";

10° le 29° est remplacé par ce qui suit :
" 29° "Gestionnaire de l'infrastructure" : tout organisme ou toute entreprise chargés 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. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises; ";

11° le 32° est remplacé par ce qui suit :
" 32° "Infrastructure ferroviaire" : l'ensemble des éléments visés à l'annexe 23; ";

12° un 33/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 33/1° "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 1re, points 2, 3 et 4; ";

13° un 34/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 34/1° "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; ";

14° le 35° est remplacé par ce qui suit :
" 35° "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; ";

15° dans le texte néerlandais, le 46° est remplacé par ce qui suit :
"46° "Aangemelde instanties" : de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de "EG"-keuringsprocedure van de subsystemen;";

16° le 59° est remplacé par ce qui suit :
" 59° "Réseau" : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure; ";

17° le 61° est remplacé par ce qui suit :
" 61° "Service de fret international" : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d'un Etat membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière; ";

18° un 61/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 61/1° "Service de maintenance lourde" : les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service; ";

19° le 62° est remplacé par ce qui suit :
" 62° "Service international de transport de voyageurs" : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une frontière d'un Etat membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres différents; le train peut être divisé ou assemblé et divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que toutes les voitures franchissent au moins une frontière; ";

20° un 63/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 63/1° "Services régionaux" : les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'une région, y compris d'une région transfrontalière; ";

21° un 63/2° est inséré, rédigé comme suit :
" 63/2° " Services urbains et suburbains " : les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'un centre urbain ou d'une agglomération, y compris d'une agglomération transfrontalière, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues; ";

22° dans le texte français, le 64° est remplacé par ce qui suit :

" 64° "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; ";
23° un 71/1° est inséré, rédigé comme suit :
" 71/1° "Transit" : la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire; ";
24° le 74° est remplacé par ce qui suit :
" 74° "Voies de garage" : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions; ";
25° le 75° est remplacé par ce qui suit :
" 75° "Décision 2009/561/CE" : la décision de la Commission du 22 juillet 2009 modifiant la Décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel; ";
26° l'article est complété par un 76°, rédigé comme suit :
" 76° "Décision 2008/386/CE" : la décision de la Commission du 23 avril 2008 modifiant l'annexe A de la Décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel; ";
27° l'article est complété par un 77°, rédigé comme suit :
" 77° "Décision 2006/860/CE" : décision de la Commission du 7 novembre 2006 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et modifiant l'annexe A de la Décision 2006/679/CE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. "

[Art. 6.](#) L'intitulé du titre 2 du même Code est remplacé par ce qui suit :
" TITRE 2. - Principes d'organisation et de gestion ".

[Art. 7.](#) Dans le titre 2 du même Code, est inséré un chapitre 1er, comportant l'article 4 intitulé :
" CHAPITRE 1er. Séparation comptable ".

[Art. 8.](#) A l'article 4 du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1er, l'alinéa 3 est abrogé;

2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

" § 2. Les entreprises ferroviaires tiennent dans leur comptabilité interne des comptes séparés pour, d'une part, l'activité de transport ferroviaire de marchandises et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. L'annexe de leur compte annuel contient un bilan, un compte de résultat et un flux de trésorerie séparés pour l'activité de transport ferroviaire de marchandises et pour l'activité de transport ferroviaire de voyageurs.

Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément, conformément à l'article 7 du Règlement 1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité. "

3° un paragraphe 3 est inséré, rédigé comme suit :

" § 3. Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux §§ 1er et 2 sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales. "

[Art. 9.](#) Dans le titre 2 du même Code, un chapitre 2 est inséré, intitulé :
" CHAPITRE 2. Indépendance du gestionnaire de l'infrastructure ".

[Art. 10.](#) Dans le chapitre 2, inséré par l'article 9, il est inséré un article 4/1 rédigé comme suit :
" Art. 4/1. Tout en respectant le présent Code et ses arrêtés d'exécution, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne. "

[Art. 11.](#) Dans le même chapitre 2, il est inséré un article 4/2 rédigé comme suit :

" Art. 4/2. § 1er. Les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure sont exercées par des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire.

Les fonctions essentielles sont :

1° l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels, et

2° l'adoption des décisions concernant la tarification pour l'utilisation de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.

§ 2. Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions visées au titre 3, chapitres 4 et 5, sont assumées respectivement par un organisme de tarification et par un organisme de répartition qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

§ 3. Lorsqu'elles portent sur des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, les dispositions du

titre 3, chapitres 4 et 5, s'entendent comme s'appliquant à l'organisme de tarification ou à l'organisme de répartition pour leurs compétences respectives. "

[Art. 12.](#) Dans le titre 2 de la même loi, il est inséré un chapitre 3, intitulé :

" CHAPITRE 3. - Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux "

[Art. 13.](#) Dans le chapitre 3, inséré par l'article 12, il est inséré un article 4/3 rédigé comme suit :

" Art. 4/3. Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également à leurs obligations de service public et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'Etat.

Dans le respect du présent Code et de ses arrêtés d'exécution, les entreprises ferroviaires sont en particulier libres :

- a) de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 4/2, 26, 27 et 46;
- b) de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification;
- c) de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;
- d) de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;
- e) de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

Les actionnaires d'entreprises ferroviaires détenues ou contrôlées par l'Etat peuvent exiger leur approbation préalable pour les principales décisions relatives à la gestion de l'entreprise, à l'instar des actionnaires de sociétés anonymes privées, en application du droit des sociétés. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des compétences des organes de surveillance prévus par le droit des sociétés en ce qui concerne la nomination des membres du conseil d'administration. "

[Art. 14.](#) L'article 5 du même Code est remplacé par ce qui suit :

" Art. 5. Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes :

1° 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 1re, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final;

2° 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 1re, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final;

3° toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transport international de voyageurs. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe 1re, point 2;

4° toute association touristique effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et reconnue à cette fin. "

[Art. 15.](#) L'article 9 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 2013, est remplacé par ce qui suit :

" Art. 9. § 1er. Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe 1re, point 1.

§ 2. Les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe 1re, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.

§ 3. Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'annexe 1re, point 2, a), b), c), d), g) et i), et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'annexe 1re, point 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans, des comptes de résultat et des flux de trésorerie séparés.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 4/2.

§ 4. Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation visée à l'annexe 1re, point 2, introduites par les entreprises ferroviaires sont traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organe de contrôle. Ces demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les