



Date de réception : 17/05/2021



89  
P

**Expédition**

Numéro du répertoire <b>2021 / 2469</b>
Date du prononcé <b>23 mars 2021</b>
Numéro du rôle <b>2020/AR/603 2020/AR/812</b>

Délivrée à	Délivrée à	Délivrée a
le	le	le
€	€	€
CIV	CIV	CIV

Non communicable au receveur

Question préjudicielle

# Cour d'appel de Bruxelles

## Arrêt interlocutoire

18<sup>ème</sup> chambre F  
affaires civiles

Présenté le
Non enregistrable

**CURIA GREFFE  
Luxembourg**  
Entrée 09. 04. 2021

COVER 01-00002045700-0001-0033-02-01-1



792005  
+ ? Préj

R.G. n°2020/AR/603

En cause de :

La société de droit publique, sous forme d'une S.A., Port de Bruxelles, B.C.E. 0249.268.719,  
dont le siège social est situé à 1000 Bruxelles, place des Armateurs, 6 ;

Appelante,

Représentée par Maîtres Luc DEPRE, Bénédicte DE BEYS et Ikram EABDELLATIN, avocats, à  
1050 Bruxelles, place Flagey, 18 ;

Contre :

La S.A. Infrabel, BCE 0869.763.267, dont le siège social est établi à 1060 Bruxelles, place  
Marcel Broodthaers, 2 ;

Intimée,

Représentée par Maître LOUIS Pierre-M. et Maître BAETENS-SPETSCHINSKY Marc, avocats à  
1170 Watermael-Boitsfort, chaussée de La Hulpe, 177, bte 7 ;

En présence de :

La S.A. FIF-FSI (FONDS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE), BCE 0867.095.371, dont le siège  
social est établi à 1050 Bruxelles, avenue Louise, 32, bte 3A ;



Représentée par Maître NIHOUL Marc, avocat à 1330 Rixensart, avenue Reine Astrid, 10 ;

L'Etat belge représenté par son Ministre de la Mobilité, dont le cabinet est situé à 1000 Bruxelles, Boulevard du jardin Botanique, 50, et faisant élection de domicile au cabinet de ses conseils pour les besoins de la présente procédure ;

Représenté par Maître MARTEL Bart, Maître RIGOLET Alexandre et Maître RUYS Marie, avocats à 1050 Bruxelles, avenue Louise, 99 ;

La REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, représentée par son Gouvernement en la personne de son Ministre-Président, dont les bureaux sont établis à 1000 Bruxelles, rue Ducale, 7-9 ;

Représentée par Maîtres CAMBIER Thomas et GRAFE Alicia avocats à 1180 Bruxelles, avenue Winston Churchill, 253, bte 40.

R.G. n°2020/AR/812

En cause de :

La REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, représentée par son Gouvernement en la personne de son Ministre-Président, dont les bureaux sont établis à 1000 Bruxelles, rue Ducale, 7-9 ;

Représentée par Maîtres CAMBIER Thomas et GRAFE Alicia avocats à 1180 Bruxelles, avenue Winston Churchill, 253, bte 40.

Appelante,

PAGE 01-00002045700-0003-0033-02-01-4



Contre :

La S.A. Infrabel, BCE 0869.763.267, dont le siège social est établi à 1060 Bruxelles, place Marcel Broodthaers, 2 ;

Intimée,

Représentée par Maître LOUIS Pierre-M. et Maître BAETENS-SPETSCHINSKY Marc, avocats à 1170 Watermael-Boitsfort, chaussée de La Hulpe, 177, bte 7 ;

En présence de :

La société de droit publique, sous forme d'une S.A., Port de Bruxelles, B.C.E. 0249.268.719, dont le siège social est situé à 1000 Bruxelles, place des Armateurs, 6 ;

Représentée par Maîtres Luc DEPRE, Bénédicte DE BEYS et Ikram EABDELLATIN, avocats, à 1050 Bruxelles, place Flagey, 18 ;

L'Etat belge, représenté par son Ministre de la Mobilité, dont le cabinet est situé à 1000 Bruxelles, Boulevard du jardin Botanique, 50, et faisant élection de domicile au cabinet de ses conseils pour les besoins de la présente procédure ;

Représenté par Maître MARTEL Bart, Maître RIGOLET Alexandre et Maître RUYS Marie, avocats à 1050 Bruxelles, avenue Louise, 99 ;

La S.A. FIF-FSI (FONDS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE), BCE 0867.095.371, dont le siège social est établi à 1050 Bruxelles, avenue Louise, 32, bte 3A ;

┌ PAGE 01-00002045700-0004-0033-02-01-4 ─┐



Représentée par Maître NIHOUL Marc, avocat à 1330 Rixensart, avenue Reine Astrid, 10 ;

La S.A. LINEAS, BCE 0896.067.192, dont le siège social est établi à 1030 Bruxelles, boulevard du Roi Albert II, 37.

\*\*\*\*\*

Vu les pièces de la procédure et notamment :

- le jugement du 20 décembre 2009 du tribunal de première instance francophone de Bruxelles, signifié la 14 mai 2020 par la S.A. Infrabel, ci-après Infrabel, à la S.A. Port de Bruxelles, ci-après le Port de Bruxelles, et à la Région de Bruxelles –capitale, ci-après la Région;
- la requête d'appel du 12 avril 2020 du Port de Bruxelles (RG 2020/AR/603) ;
- la requête d'appel du 12 juin 2020 de la Région (RG 2020/812) ;
- les conclusions du 25 novembre 2020 pour le Port de Bruxelles dans les deux causes ;
- les conclusions du 25 novembre 2020 pour la Région dans les deux causes ;
- les conclusions du 6 janvier 2021 pour Infrabel dans les deux causes ;
- les conclusions du 15 janvier 2021 pour le Fonds de l'infrastructure ferroviaire, ci-après le FIF, dans les deux causes ;
- les conclusions du 25 janvier 2021 pour l'Etat fédéral dans les deux causes ;
- les dossiers des parties.

Entendu les conseils des parties aux audiences du 8 février 2021 auxquelles quoique régulièrement convoquée, la S.A. LINEAS n'a pas comparu ni personne en son nom.



Les appels visant le même jugement, la cour joint les causes 2020/AR/603 et 2020/AR/812.

I. Exposé des faits pertinents pour la question préjudicielle

1. La **Société régionale du Port**, créée en 1992 par l'ordonnance de la Région du 3 décembre 1992 « relative à l'exploitation et au développement du canal du Port de Bruxelles, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale », est une personne morale de droit public dotée de la personnalité juridique. Elle est chargée de la gestion, de l'exploitation et du développement du canal, du port de Bruxelles, de l'avant-port, des installations portuaires et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale. La Région de Bruxelles-Capitale détient 58,05 % du capital de la Société régionale du Port. Elle est dénommée ci-après Port de Bruxelles.

2. Le FIF est créé en 2004<sup>1</sup> lors de la scission de l'ancienne SNCB.

Créé sous la forme d'organisme public doté de la personnalité juridique et placé sous le contrôle du ministre qui a les chemins de fer dans ses attributions, le FIF a originairement un objet d'intérêt général qui est « *l'acquisition, la construction et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire* ». Par l'effet d'un premier arrêté royal du 30 décembre 2004, des actifs de l'ancienne SNCB sont transférés au FIF ; ils se composent d'installations ferroviaires et de 34 terrains dits « valorisables », dont un terrain de 400.000 m<sup>2</sup> dénommé « Schaerbeek-Formation » ; des dettes de l'ancienne SNCB lui sont également transférées. Sur le terrain Schaerbeek-Formation sont présentes des installations ferroviaires utilisées par le Port de Bruxelles

En octobre 2008<sup>2</sup>, après avoir été transformée en 2006 en entreprise publique, le FIF devient une société anonyme de droit privé ; toutes ses actions sont actuellement détenues par la «

---

<sup>1</sup> Par l'arrêté royal du 14 juin 2004 « portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire », adopté en exécution de la loi-programme du 22 décembre 2003



SFPI », dont l'Etat est l'unique actionnaire. Lors de cette transformation, le FIF est rendu totalement étranger aux infrastructures ferroviaires, son objet social se limitant à des activités exclusivement commerciales, à savoir « *la gestion et la valorisation des terrains et d'autres activités commerciales dans le domaine du développement, de l'achat et de la vente, de la gestion et du financement de l'immobilier* », dont le terrain de Schaerbeek-Formation. Ses actifs ferroviaires ont été transférés à Infrabel<sup>3</sup> et toutes les dettes ont été transférées de plein droit à l'Etat. Le FIF indique que le produit de réalisation de ses actifs immobiliers doit permettre à l'Etat d'apurer en tout ou en partie le passif de l'ancienne SNCB.

3. **Infrabel** est une entreprise publique économique ; elle exploite le réseau ferroviaire belge et est actuellement propriétaire des faisceaux ferroviaires et des actifs nécessaires ou utiles à cette exploitation. Par l'effet d'un second arrêté royal du 30 décembre 2004, des actifs de l'ancienne SNCB lui sont également transférés.

4. Les deux arrêtes royaux précités du 30 décembre 2004 imposent à INFRABEL des opérations de démantèlement et de remise en état des installations ferroviaires présentes sur le site Schaerbeek-formation, afin de remettre le site quitte et libre de toute occupation au FIF (voir point 7).

En effet, en 2004, s'y trouvent encore des installations ferroviaires qui bénéficient notamment au Port de Bruxelles et qui ont depuis été partiellement démantelées.

Actuellement, subsistent sur le site deux lignes électrifiées (sur les 8 du faisceau C2), et une voie d'accès qui relie l'avant-port au réseau ferroviaire. Les deux voies permettent aux convois arrivant sur le site ou quittant le site du port de se séparer ou se reformer car la voie ferrée d'accès unique, également appelée desserte, ne peut accueillir que des convois de petite taille. Pour mener les marchandises vers le port ou du port au réseau, par cette voie unique d'accès, des voies ferrées ont été installées par la SNCB sur le site du Port dès 1934 et

---

<sup>2</sup> Par l'effet de l'arrêté royal du 28 septembre 2008 « relatif à la restructuration du Fonds de l'infrastructure ferroviaire », pris en vertu de l'article 13 de la loi programme du 8 juin 2008 et tel que modifié par un arrêté royal du 19 décembre 2008

<sup>3</sup> Ces « actifs ferroviaires » sont les actifs rattachés à l'infrastructure ferroviaire précédemment transférés au FIF en vertu de l'article 14, § 1er, 1°, de l'arrêté royal du 14 juin 2004 .





ont fait l'objet de travaux d'amélioration entre 2007 et 2011 pour un budget total de 5.000.0000 EUR.

5. Infrabel prétend que l'état de la voie d'accès unique commande sa mise hors service à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, à moins d'effectuer des travaux de réhabilitation significatifs.

6. Le Port de Bruxelles demande qu'il soit fait injonction à Infrabel de maintenir cette ligne en parfait état de fonctionnement et de procéder à son entretien dans les règles de l'art puisqu'elle constitue **actuellement le seul mode de liaison du Port de Bruxelles au réseau ferroviaire national**. En effet, dans les dernières années, plusieurs entreprises situées à l'avant-port ont utilisé la desserte de manière régulière ; en outre, le Port de Bruxelles insiste sur l'intérêt prospectif de la desserte. Il travaille en effet avec la Région à la mise en place d'une plate-forme logistique multimodale « low Carbon Emission » alimentée par un terminal ferroviaire sur le site de Schaerbeek-Formation. En 2012, il a fait réaliser une étude de marché d'un projet d'extension du port sur le site de Schaerbeek-Formation par la société TRITEL et en 2010, le Gouvernement de la Région a confirmé sa volonté de développer une plate-forme logistique multi-modale urbaine intégrée dans un pôle logistique et économique lié à l'activité port - sur le site de Schaerbeek-Formation.

D'autre part, le maintien des installations ferroviaires litigieuses est requis pour l'utilisation des installations ferroviaires implantées en site propre, qui perdraient tout intérêt si le port n'était plus relié au réseau ferroviaire.

7. Cependant, s'ils permettent à Infrabel d'encore exploiter les installations ferroviaires présentes sur le site, c'est à titre temporaire ; **en effet, les arrêtés royaux des 14 juin et 30 décembre 2004 précités en prévoient le démantèlement pour le 31 décembre 2020 au plus tard** ; à défaut, Infrabel est en principe tenue au paiement de dommages et intérêts forfaitaires envers le FIF. En effet, selon le FIF et l'Etat, le démantèlement est censé augmenter la valeur de vente des terrains du site Schaerbeek-Formation.

8. Toutes les tentatives de négociation entamées dès 2017 entre le Port de Bruxelles, la Région, l'Etat et le FIF ont jusqu'à ce jour échoué. Aucun accord n'a pu intervenir, que ce soit



sur une vente partielle du terrain Schaerbeek-Formation, l'achat de la totalité du terrain, ou le déplacement des installations ferroviaires. Le Port de Bruxelles précise à ce propos que la proposition de déplacer la voie de desserte unique plus au Nord - pour rejoindre une autre voie ferrée située à l'avant-Port - n'est matériellement plus possible du fait des constructions présentes sur ces terrains et des contrats conclus par le Port avec divers opérateurs économiques pour l'utilisation de ces terrains, après la suppression par Infrabel de la desserte qui existait auparavant à cet endroit.

9. Infrabel a pour sa part indiqué qu'elle pourrait réaliser la construction d'un nouveau faisceau, pour un montant estimé à 5,5 Mio EUR qu'elle ne prendrait pas en charge.

## II. Antécédents de procédure

10. Le 12 octobre 2018, le Port de Bruxelles cite Infrabel devant le tribunal de première instance francophone de Bruxelles pour s'entendre interdire de poser tout acte contraire aux dispositions du REGLEMENT UE 1315/2013 « RTE-T », en ce compris de procéder au démantèlement des constructions et installations visées par le règlement européen précité et en particulier la desserte ferroviaire de la zone de l'avant-Port de Bruxelles du Port de Bruxelles à partir du réseau (d'Infrabel) » et aux dépens.

Le 30 octobre 2018, Infrabel cite le FIF en intervention forcée et demande, dans l'hypothèse où, par impossible, l'action originaire du Port de Bruxelles serait déclarée recevable et fondée, qu'il soit dit pour droit que le FIF n'est pas en droit de réclamer une indemnisation, quelle qu'elle soit, à Infrabel.

Le 13 novembre 2018, l'Etat fédéral intervient volontairement dans la procédure afin que le jugement à intervenir lui soit opposable et le 21 novembre 2018, la Région intervient volontairement dans la procédure au soutien des demandes formées par le Port de Bruxelles.



11. Le 14 mars 2019, le **Port de Bruxelles** dépose une requête sur la base de l'article 19, alinéa 3 du Code judiciaire et selon le dispositif de ses conclusions du 5 juillet 2019, il demande au tribunal de :

- dire sa demande au fond recevable et réserver à statuer pour le fondement de la demande ;
- avant-dire droit et au titre de mesure provisoire, interdire à Infrabel, jusqu'à ce qu'un jugement définitif soit rendu sur le fond du litige, de mettre hors service et de démanteler le faisceau C, en ce compris la voie ferrée unique d'accès du Port et enjoindre Infrabel à maintenir la desserte en parfait état de fonctionnement et de procéder à son entretien dans les règles de l'art en réservant à statuer sur les dépens.

Selon le dispositif de ses conclusions du 2 août 2019, **la Région** demande au tribunal de déclarer son intervention recevable et fondée et d'accueillir les demandes formulées par le Port de Bruxelles, tant avant-dire-droit qu'au fond.

Le 26 août 2019, la S.A. LINEAS intervient volontairement pour entendre déclarer les demandes du Port de Bruxelles recevables et fondées.

12. Selon le dispositif de ses conclusions du 26 août 2019, **Infrabel** demande en substance au tribunal :

- à titre principal : de débouter le Port de Bruxelles de sa demande de mesures provisoires et de renvoyer l'affaire au rôle »;
- à titre subsidiaire, de débouter le Port de Bruxelles de sa demande, vu l'absence d'apparence de bon droit ;
- à titre plus subsidiaire, dans l'hypothèse où la demande de mesures provisoires serait déclarée recevable et fondée et où Infrabel se verrait interdire d'exécuter les travaux prévus à l'arrêté royal du 30 décembre 2004, interdire au FIF de réclamer une indemnisation, quelle qu'elle soit, à Infrabel, jusqu'au prononcé du jugement au fond ;
- à titre encore plus subsidiaire, réduire le montant de la pénalité découlant de l'article 6.15 de l'arrêté royal.



Selon le dispositif de ses conclusions du 13 septembre 2019, le FIF demande au tribunal de « rejeter la demande de mesures provisoires (...) du Port de Bruxelles ».

L'Etat fédéral conclut à l'irrecevabilité de la demande au fond et à titre subsidiaire au non-fondement de la demande de mesures provisoires. A titre subsidiaire, il soutient la demande d'Infrabel dirigée contre le FIF.

13. En cours de procédure, le 5 novembre 2019, le FIF et Infrabel concluent une convention par laquelle le FIF accorde à Infrabel un délai de remise en état pour une partie du site au-delà du 31 décembre 2020. Il est convenu que :

- l'intégralité du site – à l'exception de la voie de raccordement au Port de Bruxelles de Bruxelles, des deux dernières voies du faisceau C et de l'ouvrage d'art de l'entrée 10 – devra être démantelée et remise en état pour le 31 décembre 2020 ;
- la voie de raccordement au Port de Bruxelles de Bruxelles, les deux dernières voies du faisceau C et l'ouvrage d'art de l'entrée 10, tel qu'indiqués dans le plan en annexe, devront être démantelés et remis en état pour le 30 juin 2021.

Il est prévu que les dommages et intérêts prévus par l'arrêté royal FIF du 30 décembre 2004 ne prendront pas en compte la superficie du site rendue indisponible par le maintien de la voie de raccordement au Port de Bruxelles, des deux dernières voies du faisceau C et de l'ouvrage d'art de l'entrée 10, avant le 1er juillet 2021, soit environ une superficie de 20 % de l'ensemble du site et qu'à *partir du 1er juillet 2021*, ces dommages et intérêts seront versés sans prorata, dans leur totalité et ne seront minorés que dans l'hypothèse où une partie de ceux-ci aurait déjà été versée et à concurrence du montant versé.

Le FIF accorde donc à Infrabel un délai supplémentaire de remise en état de six mois pour les infrastructures nécessaires à la liaison du port au réseau ferroviaire et ce, jusqu'au 1er juillet 2021. Les dommages et intérêts normalement dus à partir du 1er janvier 2021 seront réduits



au *prorata* de la surface non encore remise en état, à l'exclusion des trois zones précitées qui ne seront prises en compte qu'au 1er juillet 2021.

14. Par le jugement du 20 décembre 2019 dont appel, le tribunal de première instance francophone de Bruxelles :

- se déclare sans juridiction pour connaître de l'action du Port de Bruxelles, sauf en ce qu'elle entend se fonder sur une servitude;
- déclare l'action du Port de Bruxelles recevable uniquement dans la mesure où est invoqué le droit subjectif d'une servitude ;
- dit pour droit que l'engagement pris par Infrabel dans la convention de novembre 2019 précitée « suffit à régler provisoirement la situation des parties »;
- rejette la demande de mesure provisoire sollicitée par le Port de Bruxelles et renvoie l'affaire au rôle particulier en ce qui concerne l'intervention volontaire de la S.A. LINEAS, à charge pour la partie la plus diligente de solliciter un calendrier de procédure ; et réserve à statuer pour le surplus, y compris sur les dépens.

### III. Demandes formées devant la cour

15. Le 14 avril 2020, le Port de Bruxelles dépose une requête d'appel au greffe de la cour inscrite au RG sous le n°2020/AR/603, intimant Infrabel, **en présence** du FIF, de l'Etat fédéral et de la Région. Le 12 juin 2020, la Région dépose à son tour une requête d'appel au greffe de la cour inscrite au RG sous le n°2020/AR/812, intimant Infrabel, **en présence** du Port de Bruxelles, du FIF, de l'Etat fédéral et de la S.A. LINEAS.

16. Selon le dispositif de ses conclusions du 25 novembre 2020, **le Port de Bruxelles** demande à la cour de :

- de réformer le jugement entrepris en ce qu'il dit l'action du Port irrecevable en ce qu'elle se fonde sur le REGLEMENT UE 1315/2013 n°1315/2013 et les moyens relatifs à la domanialité publique et au principe de loyauté fédérale ;



- à titre principal, après avoir reconnu que les apparences de droit résultant de ces moyens, ou du moyen pris de l'existence d'une servitude au bénéfice du Port de Bruxelles, sont suffisantes, (i) interdire à Infrabel et ce jusqu'à ce qu'une décision définitive soit rendue sur le fond du litige, de mettre hors service et de démanteler le faisceau C, en ce compris ce que le Port a identifié comme la voie ferrée unique d'accès du Port, tel qu'identifié sur le plan de la pièce n°4 de son dossier et (ii) d'enjoindre à Infrabel de maintenir entretemps la desserte litigieuse en parfait état de fonctionnement et de procéder à son entretien dans les règles de l'art ;

- à titre subsidiaire, dans l'hypothèse où (la cour) estime que le litige est indivisible au sens de l'article 1053 du Code judiciaire (voir infra), acter l'intervention du FIF et de l'Etat fédéral à la procédure en degré d'appel ;

En tout état de cause, condamner Infrabel aux dépens, en ce compris l'indemnité de procédure de base applicable pour les litiges non évaluables en argent (1.440€) pour les deux instances ».

**17.** Selon le dispositif de ses conclusions du 25 novembre 2020, la **Région** demande à la cour en substance :

**Avant dire droit :**

- d'ordonner à Infrabel le maintien de l'accès ferroviaire opérationnel du Port, par la voie d'accès et les voies ferroviaires du faisceau C nécessaires à son exploitation, jusqu'à l'arrêt à intervenir sur le fond du litige, tant sur la recevabilité de l'action et des moyens que sur le fondement des demandes ;

- de réformer, pour autant que de besoin, le jugement entrepris en ce qu'il rejette les demandes avant dire droit.

**Au fond**, de réformer le jugement entrepris en ce que le Tribunal se déclare sans juridiction pour connaître de l'action du Port de Bruxelles, sauf en ce qu'elle entend se fonder sur une servitude ; examiner l'ensemble des moyens invoqués à l'appui des demandes de la Région et de celles du Port et :



- à titre principal, interdire à Infrabel le démantèlement envisagé de la voie d'accès ferroviaire au Port et des deux voies du faisceau C nécessaires à son exploitation ;
- à titre subsidiaire, interdire à Infrabel le démantèlement envisagé, tant qu'il n'aura pas été précédé d'un acte régulier de désaffectation du domaine public et/ou d'un permis d'urbanisme.
- à titre très infiniment subsidiaire, interroger la Cour constitutionnelle au sujet de l'exception d'irrecevabilité tirée de la prétendue violation de l'article 1053 du Code judiciaire (voir infra).

18. Selon le dispositif de ses conclusions du 9 janvier 2021, **Infrabel** demande en substance à la cour de :

- à titre principal, joindre l'affaire portant le numéro de rôle 2020/AR/603 et l'affaire portant le numéro de rôle 2020/AR/812 pour cause de connexité et déclarer les appels du Port de Bruxelles et de la Région de Bruxelles-Capitale irrecevables ;
- à titre subsidiaire, (si les appels sont déclarés recevables), confirmer le jugement a quo en toutes ses dispositions et ne pas faire droit aux demandes de mesures provisoires dont la cour est saisies (soit pour défaut de recevabilité, soit pour absence de fondement) ;
- à titre plus subsidiaire, dans l'hypothèse où Infrabel se verrait interdire d'exécuter les travaux prévus par l'Arrêté Royal, interdire au FIF de réclamer une indemnisation, quelle qu'elle soit, à Infrabel avant que la cour ne se soit prononcée au fond et déclarer le jugement à intervenir commun aux autres parties intervenantes ;
- à titre encore plus subsidiaire, réduire le montant de l'indemnisation découlant de l'Arrêté Royal à un montant équitable ;

Pour autant que de besoin, renvoyer l'affaire au rôle pour le surplus, en particulier quant au fond du litige.

En tout état de cause : condamner le Port de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale aux dépens des deux instances.

19. Selon le dispositif de ses conclusions du 15 janvier 2021, le FIF demande en



substance à la cour de :

- à titre principal, joindre les affaires portant les numéros de rôle 2020/AR/603 et 2020/AR/812 et déclarer les appels du Port de Bruxelles et de la Région de Bruxelles-Capitale irrecevables.

- à titre subsidiaire, constater que le FIF n'est pas partie à la cause ;

- à titre plus subsidiaire, rejeter les demandes de mesures avant-dire-droit formulées en degré d'appel et confirmer le jugement a quo ;

Pour autant que de besoin, renvoyer l'affaire au rôle et réserver à statuer sur les dépens ».

20. Dans ses conclusions du 25 janvier 2021, l'Etat demande à la cour de joindre les deux causes (2020/AR/603 et 2020/AR/812) et sollicite :

- à titre principal, que les appels du Port de Bruxelles et de la Région soient déclarés irrecevables et que la cour renvoie la cause au premier juge ;

- à titre subsidiaire, que les appels du Port de Bruxelles et de la Région soient déclarés non fondés.

Il forme un appel incident pour entendre réformer le jugement qui déclare l'action du Port de Bruxelles recevable « en tant qu'elle entend se fonder sur une servitude », en sorte que les demandes du Port de Bruxelles seraient irrecevables, et il postule la condamnation du Port de Bruxelles et de la Région aux dépens.

A titre plus subsidiaire, il demande à la cour de dire les demandes de mesures provisoires non fondées et de réserver à statuer pour le surplus.

#### IV. Mise hors cause de l'Etat belge et du FIF

21. Dans la requête d'appel du 14 avril 2020 (cause 2020/AR/603), le Port de Bruxelles intime Infrabel, en présence du FIF, de l'Etat fédéral et de la Région, en mentionnant pour ces derniers leur position procédurale en première instance : « *défenderesse originaire en intervention forcée et garantie* » pour le FIF, « *demanderesse originaire en intervention volontaire* » pour la Région et « *demandeur originaire en intervention volontaire* » pour l'Etat





fédéral. Dans ses conclusions du 25 novembre 2020, le Port de Bruxelles mentionne de la même manière le FIF et l'Etat fédéral et ne forme aucune demande contre eux.

22. La requête d'appel du 12 juin 2020 de la Région intime Infrabel, en présence du Port de Bruxelles, du FIF, de l'Etat fédéral et de la S.A. LINEAS, en mentionnant :

- pour le Port de Bruxelles « *appelant dans la cause 2020/AR/603* » et « *demandeur en première instance* » ;
- pour le FIF, l'Etat fédéral et la S.A. LINEAS, leur position procédurale en première instance soit « *partie intervenante en première instance* ».

Dans ses conclusions du 25 novembre 2020, la Région indique qu'elle identifie le FIF et l'Etat fédéral comme des intimés « pour autant que de besoin et à titre conservatoire ».

La cour comprend à la lecture des conclusions de la Région qu'elle estime qu'elle a également fait appel du jugement contre le FIF et l'Etat belge, dans la requête d'appel du 12 juin 2020, bien qu'elle ne les ait pas désignés comme parties intimées.

23. Les parties débattent la position procédurale du FIF et de l'Etat belge en appel dans les deux causes, sans les distinguer, dans le cadre de la discussion de la recevabilité de l'appel de la Région au regard de l'article 1053 du Code judiciaire (voir infra).

24. Le FIF soutient qu'il n'a pas la qualité d'intimé et demande à la cour de « constater qu'(il) n'est pas à la cause ».

Selon Infrabel, le FIF et l'Etat belge ne sont ni intimés ni parties « à la cause ».

L'Etat belge soutient qu'il n'a pas la qualité d'intimé.

25. La Région soutient que :

- l'irrégularité de la requête d'appel, déduite de ce que son préambule ne qualifie pas le FIF et l'Etat belge de partie intimée et indique « *en présence de* » plutôt que « *contre* », est « *un argument de pure forme qu'il convient d'apprécier de manière raisonnable en fonction des circonstances d'espèce* » (conclusions, p. 14) ;



- le FIF et l'Etat belge sont à la cause 2020/AR/812 en tant que partie intimée ;
- « même s'ils avaient été irrégulièrement mis à la cause, le FIF et l'Etat belge demeureraient des parties à la cause car il est admis que par l'appel principal de l'appelant, l'intimé, bien que intimé de façon irrégulière, est devenu partie la cause devant le juge d'appel de telle sorte que les autres parties peuvent valablement intenter contre lui un appel incident » (conclusions, p. 17) ;
- « pour le surplus, le fait que le préambule de la requête d'appel n'identifie pas le FIF et l'Etat belge comme des parties intimées doit être examiné au regard de la théorie des nullités dès lors que c'est l'article 1057 du Code judiciaire qui trouve à s'appliquer » (conclusions, p. 19) ; la Région fait valoir (i) que le FIF et l'Etat belge ne peuvent pas revendiquer le bénéfice de la nullité de la requête d'appel dans la mesure où le greffe leur a notifié la requête, ils ont comparu et ont accepté sans réserve de mettre la cause en état et ont conclu, l'Etat belge formant même un appel incident contre le jugement et (ii) que, « pour autant que de besoin » elle a « réparé » dans ses conclusions, comme le permet l'article 861 du Code judiciaire, l'irrégularité invoquée.

26. L'article 1056 du Code judiciaire dispose :

« L'appel est formé :

1° par acte d'huissier de justice signifié à partie.

2° par requête déposée au greffe de la juridiction d'appel en autant d'exemplaires qu'il y a de parties en cause, et notifiée par le greffier, sous pli judiciaire, à la partie intimée et, le cas échéant, à son avocat au plus tard le premier jour ouvrable qui suit le dépôt;

3° par lettre recommandée à la poste envoyée au greffe, lorsque la loi a formellement prévu ce mode de recours, ainsi que dans les matières prévues aux articles (...);

4° par conclusions à l'égard de toute partie présente ou représentée à la cause ».

L'article 1057 du Code judiciaire dispose :

« Hormis les cas où il est formé par conclusions, l'acte d'appel contient, à peine de nullité :

1° l'indication des jour, mois et an;

2° les nom, prénom et domicile de l'appelant et, le cas échéant, son numéro de registre national ou numéro d'entreprise ;

3° les nom, prénom et domicile ou à défaut de domicile, la résidence de l'intimé;

4° la détermination de la décision dont appel;



5° l'indication du juge d'appel;

6° l'indication du lieu où l'intimé devra faire acter sa déclaration de comparution;

7° l'énonciation des griefs;

8° l'indication des lieu, jour et heure de la comparution, à moins que l'appel n'ait été formé par lettre recommandée ou que, en dehors des cas visés à l'article 1066, alinéa 2, les droits de mise au rôle relatifs à la décision entreprise et mis à charge de l'appelant n'aient pas été payés, auxquels cas les parties sont convoquées, par le greffier, à comparaître à l'audience fixée par le juge, après s'être assuré du paiement des droits susmentionnés ;

*Le cas échéant l'acte d'appel contient aussi l'indication du nom de l'avocat de l'appelant ».*

27. Une voie de recours est une procédure que la loi ouvre aux parties ou aux tiers en vue d'obtenir une nouvelle décision dans un litige déjà jugé (J. Englebert et X. Taton, Droit du procès civil, Chapitre VIII, L'appel, Limal, Anthemis, 2019, pp. 495). S'agissant de l'exercice d'un recours, la partie appelante doit exprimer dans l'acte d'appel contre qui elle dirige son appel afin d'attirer la partie intimée en cette qualité. En l'espèce :

- le Port de Bruxelles n'a interjeté appel du jugement 20 décembre 2019 que contre Infrabel;
- dans la requête d'appel du 12 juin 2020, Infrabel est la seule personne formellement intimée par la Région. Il ne ressort pas de sa requête d'appel du 12 juin 2020 que la Région dirige également le recours contre le FIF et l'Etat belge. Par conséquent, la Région n'a pas attiré le FIF et l'Etat belge à la cause en appel en qualité d'intimé. Par ailleurs, l'absence d'exercice du droit de recours n'est pas une omission ou une irrégularité susceptible d'être régularisée en application de l'article 861 du Code judiciaire.

28. Il incombe également à la partie appelante d'appeler à la cause les parties non intimées qu'elle entend attirer en appel. En l'espèce, il ne ressort pas du dossier que le Port de Bruxelles et la Région :

- ont invité le greffe de la cour à notifier au FIF et à l'Etat belge, la requête d'appel avec une convocation à comparaître, ceux-ci étant en outre désignés dans le préambule de la requête d'appel uniquement en tant que partie intervenante en première instance ;
- ont entendu appeler le FIF et l'Etat belge à leur cause.



Par conséquent, le FIF et l'Etat belge ne sont parties, ni à la procédure d'appel initiée par le Port de Bruxelles, ni à la procédure d'appel initiée par la Région.

29. Le fait que le greffe de la cour a notifié la requête d'appel du Port de Bruxelles et celle de la Région au FIF et à l'Etat belge, ne suffit pas à leur conférer la qualité de partie à la cause. En effet, la mise à la cause d'une partie en appel ne résulte pas de la notification du greffe mais de l'intention exprimée par la partie appelante dans l'acte d'appel.

En outre, le FIF et l'Etat belge n'ayant pas été appelés *ab initio* à leurs causes respectives par le Port de Bruxelles et la Région, ils n'acquièrent pas la qualité de partie à la cause au sens de l'article 1056,4° du Code judiciaire, de la seule circonstance qu'ils ont suivi la procédure, au demeurant à titre conservatoire en ce qui concerne le FIF ou que, en ce qui concerne l'Etat belge, il se soit qualifié d'appelant sur incident (voir en ce sens, Cass. 6 septembre 2019, RG C.18.0625.F ; J.-Fr. van Drooghenbroeck et A. Hoc (« L'appel en hochepot (pourri) », J.T., 2019, pp. 777 et s., spécialement n°20bis).

30. Il ressort de ce qui précède que :

- le Port de Bruxelles n'a pas interjeté appel du jugement du 20 décembre 2019 contre le FIF et l'Etat belge et ne les a pas appelés à la cause;
- la Région n'a pas, dans sa requête d'appel du 12 juin 2020, interjeté appel de ce jugement contre le FIF et l'Etat belge et ne les a pas appelés à la cause;
- l'appel du jugement du 20 décembre 2019 formé contre le FIF et l'Etat belge par la Région dans ses conclusions du 25 novembre 2020 est irrecevable au regard de l'article 1056,4° du Code judiciaire car le FIF et l'Etat belge ne sont pas parties à la cause.

#### V. Recevabilité de l'appel du Port de Bruxelles

31. Selon l'article 1053 du Code judiciaire, dans sa version applicable au litige,  
*« Lorsque le litige est indivisible, l'appel doit être dirigé contre toutes les parties dont l'intérêt est opposé à celui de l'appelant.*

*Ce dernier doit, en outre, au plus tard avant la clôture des débats, mettre en cause les autres parties non appelantes ni déjà intimées ou appelées. En cas d'inobservation des règles*



*énoncées au présent article, l'appel ne sera pas admis. La décision est opposable à toutes les parties en cause ».*

Selon l'article 31 du Code judiciaire : « *Le litige n'est indivisible, au sens des articles 735, § 5, alinéa 2, 747, § 2, alinéa 7, 1053, 1084 et 1135 que lorsque l'exécution conjointe des décisions distinctes auxquelles il donnerait lieu, serait matériellement impossible* ».

Le critère de l'indivisibilité au sens de l'article 31 du Code judiciaire ressort de l'exécution matérielle de décisions contradictoires, le litige n'est indivisible que si il y a une impossibilité radicale d'exécuter une chose jugée et simultanément une chose contraire jugée avec la même autorité (M. Grégoire et V. de Francquen « *Réflexions sur l'indivisibilité en matière de recours* » in Mélanges Philippe Gérard, Bruylant, 2002, p. 403). Ainsi, s'agissant d'apprécier la recevabilité de l'appel au regard de l'article 1053 du Code judiciaire, le juge d'appel doit examiner, le cas échéant d'office, en cas de division du recours, si sa décision et la décision déjà rendue, maintenue à l'égard de certaines parties, pourront être matériellement exécutées conjointement.

**32.** En l'espèce, le jugement dont appel:

- déclare qu'il a juridiction pour connaître de la demande du Port de Bruxelles « en tant qu'elle se fonde sur une servitude » ;
- déclare la demande du Port de Bruxelles recevable « dans cette mesure » ;
- décide qu'il n'est pas nécessaire d'ordonner des mesures provisoires car l'accord du 5 novembre 2019 (voir-dessus le n° 28) conclu entre Infrabel et le FIF « *suffit à régler provisoirement la situation des parties* ».

Il n'y a pas, dans cette décision, une chose jugée au fond qui ne pourrait pas matériellement être exécutée conjointement avec la décision à rendre par la cour, sur l'appel du Port de Bruxelles en tant qu'il est dirigé uniquement contre Infrabel, relativement à la recevabilité des demandes originaires au fond du Port de Bruxelles et relativement aux mesures provisoires qu'il sollicite sur la base de l'article 19, alinéa 3 du Code judiciaire, à savoir ordonner à Infrabel le maintien de l'accès ferroviaire opérationnel du port, par la voie d'accès unique et les deux voies ferroviaires du faisceau C nécessaires à son exploitation, jusqu'à l'arrêt à



intervenir sur le fond du litige. Il s'ensuit que le litige soumis à la cour n'est pas indivisible au sens de l'article 31 du Code judiciaire, que l'article 1053 du Code judiciaire n'est pas applicable et que le moyen déduit de sa violation n'est pas fondé.

33. Selon l'article 875bis du Code judiciaire : « *Le juge limite le choix de la mesure d'instruction et le contenu de cette mesure à ce qui est suffisant pour la solution du litige, à la lumière de la proportionnalité entre les coûts attendus de la mesure et l'enjeu du litige et en privilégiant la mesure la plus simple, la plus rapide et la moins onéreuse. Lorsque la recevabilité de l'action est contestée, le juge ne peut ordonner une mesure d'instruction qu'après que l'action concernée a été déclarée recevable, sauf lorsque la mesure a trait au respect de la condition de recevabilité invoquée* ». introduit par l'article 141 de loi du 6 juillet 2017 portant simplification, harmonisation, informatisation et modernisation de dispositions de droit civil et de procédure civile ainsi que du notariat, et portant diverses mesures en matière de justice, dite loi « Pot-pourri V ».

L'article 1050 du Code judiciaire dispose qu' « *En toutes matières, l'appel peut être formé dès la prononciation du jugement, même si celui-ci a été rendu par défaut. Contre une décision rendue sur la compétence ou, sauf si le juge, d'office ou à la demande d'une des parties, en décide autrement, une décision avant dire droit, un appel ne peut être formé qu'avec l'appel contre le jugement définitif* ».

34. Un jugement définitif, susceptible d'appel, est, en vertu de l'article 19, alinéa 1er, de ce Code, celui qui épuise la juridiction du juge sur une question litigieuse, sauf les recours prévus par la loi. Un jugement avant dire droit, en règle appellable uniquement avec le jugement définitif, est selon l'article 19, alinéa 3, du Code judiciaire, un jugement qui ordonne « *une mesure préalable destinée soit à instruire la demande ou à régler un incident portant sur une telle mesure, soit à régler provisoirement la situation des parties* » ; cette disposition n'exclut pas que le juge règle un incident relatif à une mesure préalable, ce qui suppose qu'il tranche une contestation, mais ce, en réglant provisoirement la situation des parties et sans déterminer le fond du droit. Un jugement est mixte lorsque dans le même jugement, un point de litige sur la recevabilité ou sur le fond de l'affaire est jugé, le jugement « avant dire droit » est susceptible d'appel (A. Hoc, « L'appel différé des jugements avant dire droit », Le Code judiciaire en Pot-pourri - Promesse, réalités et perspectives, Bruxelles, Larcier, 2016, no 18, p. 277 et les références citées).



35. En l'espèce, le premier juge a considéré notamment que le REGLEMENT UE 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE, invoqué par le Port de Bruxelles à l'appui de son action au fond, ne conférerait aucun droit subjectif au Port de Bruxelles. Ce jugement est un jugement mixte qui statue définitivement sur le déclinatoire de juridiction excipé par l'Etat belge pour connaître de l'action au fond. Le Port de Bruxelles est donc recevable à interjeter appel et soumettre à la cour la recevabilité de ses demandes au regard du pouvoir de juridiction des cours et tribunaux de l'ordre judiciaire, sans attendre la décision au fond du premier juge.

#### VI. Recevabilité de l'appel de la Région contre Infrabel

36.

Par identité de motifs ci-dessus relatifs à la recevabilité de l'appel du Port de Bruxelles contre Infrabel, l'appel formé par la requête du 12 juin 2020 de la Région contre Infrabel est recevable au regard de l'article 1053 du Code judiciaire.

Cet appel formé dans le mois de la signification du jugement du 20 décembre 2019 par Infrabel à la Région, est recevable au regard de l'article 1051 du Code judiciaire.

#### VII. Questions préjudicielles

37. L'article 144 de la Constitution confère au pouvoir judiciaire la compétence exclusive de connaître des demandes qui portent sur des droits subjectifs de nature civile, les tribunaux de l'ordre judiciaire - et partant la cour - étant compétents tant pour prévenir que pour réparer une lésion illicite à ces droits. Par ailleurs, l'article 159 de la Constitution enjoint aux juridictions ordinaires de n'autoriser l'application des arrêtés et règlements qu'autant qu'ils sont conformes aux lois, cette disposition étant applicable, non seulement aux arrêtés et règlements généraux, mais également aux décisions administratives individuelles (en ce



sens, voir Cass., 9 janvier 1997, Pas., 1997, I, 44 et Cass., 2 décembre 2002, Pas., 2002, n° 646).

Il résulte de ces dispositions constitutionnelles qu'une personne lésée par un acte administratif qu'elle estime illégal peut, dans le respect des conditions propres à chaque juridiction, porter son recours, soit devant les juridictions judiciaires, soit devant le Conseil d'Etat, soit cumuler les deux, que ce soit en référé ou au fond, et contester la légalité interne et externe de cet acte ; le Conseil d'Etat sera seul compétent pour l'annuler *erga omnes* et avec effet rétroactif tandis que, sauf exceptions spécialement prévues par le législateur en faveur de juridictions administratives, pourront seuls connaître d'une demande en réparation du préjudice causé par cet acte sur pied de l'article 1382 du Code civil ou d'une demande tendant à prévenir un préjudice ; l'article 159 de la Constitution est en ce cas un mécanisme essentiellement incident qui ne constitue pas, en lui-même, le fondement de l'action. Les tribunaux de l'ordre judiciaire sont également compétents pour veiller au respect d'un droit subjectif, autre que celui d'obtenir la réparation d'un dommage, auquel il serait porté atteinte. Il n'y a pas lieu de distinguer selon que les mesures critiquées sont le fait d'une compétence discrétionnaire ou d'une compétence liée, l'autorité administrative étant tenue de se conformer aux lois *sensu lato* et de respecter les droits subjectifs qu'elles confèrent, même dans l'exercice d'une compétence discrétionnaire (en ce sens Cass., 3 janvier 2008, C.06.322.N ; Cass., 4 mars 2004, Pas., 2004, I, n° 124 avec les conclusions de M. l'avocat général Dubrulle, spéc. p. 376 à propos de la violation d'un droit de propriété par une décision administrative discrétionnaire)

Un droit subjectif peut résulter d'un Règlement européen qui impose une obligation déterminée.

38. En l'espèce, la cour s'interroge sur le droit pour le Port de Bruxelles d'invoker un droit subjectif résultant de l'article 15 du Règlement UE 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du





réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE, ci-après le Règlement.

Selon l'article 288 TFUE (ex-article 249 TCE)

*« Pour exercer les compétences de l'Union, les institutions adoptent des règlements, des directives, des décisions, des recommandations et des avis.*

*Le règlement a une portée générale. Il est obligatoire dans tous ses éléments et il est directement applicable dans tout État membre.*

*La directive lie tout État membre destinataire quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux*

*instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens.*

*La décision est obligatoire dans tous ses éléments. Lorsqu'elle désigne des destinataires, elle n'est obligatoire que pour ceux-ci.*

*Les recommandations et les avis ne lient pas ».*

39. L'article 1<sup>er</sup> du Règlement – qui s'applique au réseau transeuropéen de transport décrit dans les cartes figurant à l'annexe I et auquel appartient le Port de Bruxelles – définit l'objet du Règlement en ces termes :

*« 1. Le présent règlement **établit des orientations** pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport comprenant une structure à deux niveaux composée du réseau global et du réseau central, ce dernier s'appuyant sur le réseau global.*

*2. Le présent règlement **identifie des projets d'intérêt commun** et précise les exigences à satisfaire pour la gestion des infrastructures du réseau transeuropéen de transport.*

*3. Le présent règlement **fixe les priorités** pour le développement du réseau transeuropéen de transport.*

*4. Le présent règlement **prévoit des mesures en vue de la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport**. La mise en œuvre des projets d'intérêt commun dépend de leur degré de maturité, du respect des procédures juridiques nationales et de l'Union, et de la disponibilité de ressources financières, sans préjuger de l'engagement financier d'un État membre ou de l'Union ».*

40. Le Règlement distingue le réseau global et le réseau central. Font partie du réseau global, les ports intérieurs qui gèrent un volume annuel de transbordement de fret supérieur à 500 000 tonnes. Le volume annuel total de transbordement de fret est basé sur la dernière moyenne calculée sur trois ans et publiée par Eurostat. Le réseau central, décrit dans les



cartes figurant à l'annexe I, se compose des parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport et reflète l'évolution de la demande en matière de trafic et les besoins en termes de transport multimodal. Il contribue en particulier à traiter le problème de l'accroissement de la mobilité et à assurer un niveau de sécurité élevé tout en contribuant au développement d'un système de transport à faibles émissions de carbone. Le réseau central est interconnecté en nœuds et offre des connexions entre les réseaux d'infrastructures de transport des États membres et avec les réseaux des pays voisins (article 38).

En l'espèce, l'annexe II au Règlement intègre le Port de Bruxelles dans le réseau central, c'est-à-dire celui qui revêt la plus grande importance stratégique pour toute l'Union qui doit avoir rencontré les ambitions du Règlement pour 2030, dont la Commission évaluera la mise en œuvre au plus tard le 31 décembre 2023 en sorte qu'à cette date le Port de Bruxelles devra faire état auprès de la Commission de l'état d'avancement de son intégration modale.

41. En tant que partie du réseau central, le Port de Bruxelles est concerné, non seulement, par les dispositions du Règlement qui traitent du réseau central (chapitre III), mais également, par le chapitre II, de portée générale, qui porte l'intitulé *LE RÉSEAU GLOBAL*. En effet, l'article 39.2. du Règlement prévoit que « *Les infrastructures du réseau central respectent toutes les exigences définies au chapitre II* » et l'article 40 dispose « *Les infrastructures de transport comprises dans le réseau central sont développées conformément aux dispositions correspondantes du chapitre II* ».

42. Sous le chapitre II du Règlement et la section relative aux infrastructures de transport par voies navigables :

- l'article 14 intègre parmi les composants d'infrastructure de voies navigables pour les ports intérieurs notamment : (i) « les ports intérieurs, y compris les infrastructures nécessaires aux opérations de transport au sein de la zone portuaire »; (ii) « les équipements annexes » et (iii)



« les connexions des ports intérieurs avec les autres modes au sein du réseau transeuropéen de transport ». La desserte et les voies ferrées litigieuses font, selon l'appréciation *prima facie* de la cour, partie de ces connexions.

- l'article 15 exprime les « Exigences applicables aux infrastructures de transport » et notamment : « 1. Les États membres veillent à ce que les ports intérieurs soient reliés aux infrastructures routières ou ferroviaires ».

43. Le Port de Bruxelles considère que l'article 15 du Règlement impose à l'Etat et à Infrabel l'obligation de maintenir une liaison du port aux infrastructures ferroviaires et routières. Selon lui, l'article 15 impose une obligation positive, celle de mettre en place un système où les infrastructures sont interconnectées et à propos de laquelle les pouvoirs publics disposent d'un pouvoir d'appréciation, et une obligation négative, celle de ne pas agir de manière contraire aux objectifs visés par le Règlement et donc, concrètement, de ne pas porter atteinte à l'intégrité des infrastructures en place.

44. Infrabel objecte que, selon les termes mêmes de l'article 15 de la version française du Règlement et les autres versions linguistiques invoquées, les ports intérieurs doivent être reliés, soit à des infrastructures routières, soit à des infrastructures ferroviaires. Cependant, on constate que la version néerlandophone du texte utilise la conjonction « et » et non « ou ».

L'interprétation littérale ne suffit donc pas.

45. La cour estime que, pour déterminer si le Port de Bruxelles dispose d'un droit subjectif résultant de l'article 15 du Règlement, il est nécessaire d'interroger la Cour de justice sur l'interprétation à donner à cette disposition, conformément à l'article 267 du TFUE. Il s'agit d'une question qui présente un intérêt général pour l'application uniforme du droit de l'Union. Il est préférable, à cet égard, d'obtenir de la Cour de justice une interprétation de la disposition qui pourra être utile pour l'ensemble des Etats membres, plutôt que la cour se livre elle-même à une interprétation limitée au cadre belge.



46. La cour estime que cette disposition est susceptible de deux interprétations pour les motifs suivants.

47. Selon les objectifs du Règlement et son économie générale, le Règlement a pour objectif d'assurer une multi-modalité et son article 3, n, définit le transport « multimodal » comme le transport de voyageurs ou de fret ou les deux, à l'aide de deux modes de transport ou plus.

Par ailleurs, l'article 28, 1, du Règlement dispose :

*« les Etats membres veillent, de manière équitable et non discriminatoire, à ce que les modes de transport soient raccordés à au moins l'un des composants suivants : terminaux de fret, gares de voyageurs, ports intérieurs, aéroports et ports maritime, afin de permettre le transport multimodal de voyageurs et de marchandises »* (souligné par la cour).

On pourrait donc en déduire qu'une seule connexion suffit et qu'en l'espèce le Port de Bruxelles devrait se satisfaire de sa connexion routière en milieu urbain.

48. Néanmoins, la cour observe également :

- le Règlement se réfère au LIVRE BLANC 2011 de la Commission « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » Document 52011DC0144 ([www.EUR-Lex.com](http://www.EUR-Lex.com)) et le Règlement en est le résultat puisque la Commission y annonce qu'elle élaborera les propositions législatives requises au cours de la décennie à venir et proposera des initiatives clés en veillant « à ce que ces actions renforcent la compétitivité des transports tout en réduisant de 60 % au moins, d'ici à 2050, les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports » ;

Selon le LIVRE BLANC :

*« 1. Les transports sont fondamentaux pour notre économie et notre société. La mobilité est essentielle pour le marché intérieur et pour la qualité de vie des Européens, qui peuvent jouir de leur possibilité de se déplacer librement. Les transports permettent la croissance économique et la création d'emplois: ils doivent être durables face aux nouveaux défis qui nous attendent. Vu leur caractère planétaire, une coopération internationale forte est indispensable pour agir efficacement.*



(...)

5. Le pétrole se fera plus rare dans les prochaines décennies, provenant toujours plus souvent de sources d'approvisionnement incertaines. Comme l'indiquait récemment l'Agence internationale de l'énergie (AIE), plus la décarbonisation tardera au niveau mondial, plus les prix du pétrole augmenteront. (...).

6. Dans le même temps, l'UE a lancé un appel, entendu par la communauté internationale, concernant la nécessité de réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre, afin que le changement climatique reste inférieur à 2 °C. Dans l'ensemble, cet objectif suppose que d'ici à 2050, l'UE réduise ses émissions de 80 à 95 % par rapport aux niveaux de 1990, dans le cadre des **réductions auxquelles l'ensemble des pays développés doit parvenir**. L'analyse de la Commission indique que l'on peut obtenir des réductions plus fortes dans d'autres secteurs de l'économie, mais qu'il est impératif de parvenir à une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60 % par rapport à 1990 dans le secteur des transports, qui est à l'origine d'une part importante et croissante de ces émissions. D'ici à 2030, l'objectif pour les transports consistera à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ 20 % par rapport à leur niveau de 2008. Compte tenu de la hausse notable des émissions dues aux transports ces vingt dernières années, le niveau obtenu serait encore supérieur de 8 % aux chiffres de 1990.

(...)

11. (...) Si nous nous en tenons à l'approche du statu quo, la dépendance des transports à l'égard du pétrole pourrait rester légèrement inférieure à 90 %, avec une part des sources d'énergie renouvelables à peine supérieure à l'objectif de 10 % fixé pour 2020. En 2050, les émissions de CO2 dues aux transports dépasseraient toujours d'un tiers leur niveau de 1990. Les coûts liés aux encombrements augmenteraient d'environ 50 % d'ici à 2050. Pour ce qui est de l'accessibilité, l'écart se creuserait entre les zones centrales et les zones périphériques. Les coûts sociaux découlant des accidents et de la pollution sonore continueraient à s'alourdir

(...)

25. Pour les distances intermédiaires, les technologies nouvelles sont moins avancées et les choix modaux sont plus limités qu'en ville. Or c'est là que l'action de l'UE peut avoir les retombées les plus directes: les contraintes liées à la subsidiarité ou à des accords internationaux sont moins nombreuses. L'utilisation de véhicules plus économes en énergie et l'emploi de carburants plus propres ne sont probablement pas suffisants en soi pour assurer les réductions nécessaires des émissions, et ne résoudraient pas le problème des encombrements. Elle doit s'accompagner d'une consolidation de grands volumes pour les transferts sur de longues distances. Cela implique (...) **le recours, pour les marchandises, à des solutions multimodales reposant sur la navigation et le train pour les trajets à longue distance.**

(...)



27. *Les expéditions de fret à courte et moyenne distance (moins de 300 km environ) continueront à se faire principalement par camion. Il importe donc, en plus d'encourager les autres solutions de transport (par rail et par voie navigable), (...)*

(...)

30. (...) *Les voies de navigation intérieure dont le potentiel n'est pas totalement utilisé ont un rôle croissant à jouer, notamment pour transporter des marchandises vers l'intérieur des terres et pour relier les mers européennes.*

(...)

36. *Pour les transports de marchandises, il faudra organiser plus efficacement l'interface entre l'acheminement sur une longue distance et les derniers kilomètres de trajet. L'objectif est de raccourcir le plus possible la partie individuelle des livraisons, qui est la partie la plus «inefficace» du trajet. L'utilisation de systèmes de transport intelligents contribue à la gestion du trafic en temps réel, réduisant les délais de livraison et les encombrements au niveau de la distribution locale. Ces derniers kilomètres pourraient être effectués par des camions urbains produisant peu d'émissions. L'emploi de technologies électriques, à l'hydrogène et hybrides permettrait de réduire non seulement les émissions atmosphériques mais aussi les nuisances sonores, de sorte qu'une part plus importante du transport de marchandises en zones urbaines pourrait s'effectuer de nuit. Cette solution réduirait les problèmes d'encombrement des routes aux heures de pointe le matin et durant l'après-midi.*

(...)

39. *En ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place les infrastructures requises.*

(...)

69. *Le réseau de base doit assurer l'existence de liens multimodaux efficaces entre les capitales européennes et les autres grandes villes, ports, aéroports et passages de frontière principaux, ainsi que les autres grands centres économiques. La priorité doit être donnée à la mise en place des maillons manquants – pour l'essentiel, des sections transfrontalières et des goulets d'étranglement/contournements –, à la mise à jour des infrastructures existantes, au développement de terminaux multimodaux dans les ports maritimes et fluviaux et aux centres de regroupement logistique dans les villes. (...) » (mises en évidence par la cour).*

Les objectifs poursuivis par le Règlement sont donc **DE DEUX ORDRES** : (i) renforcer la compétitivité des transports et (ii) réduire de 60 % au moins, d'ici à 2050, les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports.

- l'article 5 dudit Règlement émet l'exigence que :

PAGE 01-00002045700-0029-0033-02-01-4



« 1. Le réseau transeuropéen de transport est planifié, développé et exploité de manière économe en ressources à travers:

a) le développement, l'amélioration et l'entretien des infrastructures de transport existantes;  
b) une optimisation de l'intégration et de l'interconnexion des infrastructures » (souligné par la cour et non « devrait être ») ;

- l'article 10 du Règlement définit les priorités *générales* qui doivent guider le développement du réseau global « dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux infrastructures des voies navigables », et il dispose que la priorité générale « est accordée » aux mesures nécessaires en vue « d'assurer une intégration optimale des modes de transport et l'interopérabilité entre eux » (souligné par la cour et non « devrait être ») ;

- l'article 16 du Règlement ajoute que « Dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux infrastructures des voies navigables », la priorité est accordée aux aspects suivants (...) d) la connexion des infrastructures portuaires intérieures aux infrastructures de transport ferroviaire de marchandises et de transport routier » sans exiger qu'un projet commun soit effectivement en cours puisqu'il vise à « promouvoir » de tels projets ;

- l'article 34 du Règlement énonce que : « Les États membres veillent tout particulièrement à ce que les infrastructures de transport assurent la sécurité et la sûreté des mouvements de voyageurs et de fret », ce qui impliquerait l'obligation pour l'Etat et Infrabel d'assurer la sécurité et la sûreté par des dispositifs complémentaires à ceux qui existent actuellement.

- selon le considérant 7 du Règlement : « Le réseau transeuropéen de transport se compose dans une large mesure d'infrastructures existantes. Afin de réaliser pleinement les objectifs de la nouvelle politique pour le réseau transeuropéen de transport, il convient que des exigences uniformes applicables aux infrastructures soient fixées dans un règlement que les infrastructures du réseau transeuropéen de transport doivent respecter » ;



- selon le considérant n° 8 du Règlement : « *Le réseau transeuropéen de transport devrait être développé à travers la création de nouvelles infrastructures de transport, à travers la réhabilitation et la modernisation des infrastructures existantes ainsi que par des mesures visant à promouvoir une utilisation économe en ressources de ces infrastructures. Dans des cas précis, l'absence d'entretien régulier par le passé rend nécessaire la réhabilitation des infrastructures ferroviaires. La réhabilitation constitue un processus qui permet d'atteindre les paramètres de construction initiaux des ouvrages de l'infrastructure ferroviaire existante, combiné avec l'amélioration à long terme de sa qualité par rapport à son état actuel, dans le respect des exigences et des dispositions du présent règlement* » (passages soulignés par la cour);

49. La cour, qui n'a connaissance d'aucun arrêt de la Cour de justice donnant une interprétation de l'article 15 en cause, pose dès lors la question préjudicielle suivante :

« *Lorsqu'un port intérieur - qui relève du réseau central - est déjà relié à la route et au réseau ferroviaire, l'article 15 du Règlement UE 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n ° 661/2010/UE, lu seul ou en combinaison avec d'autres dispositions de ce Règlement, impose-t-il l'obligation de maintenir et d'entretenir ces deux liaisons ou celle de s'abstenir d'en supprimer une, fût-ce par un défaut d'entretien ?* ».

50. Compte tenu de l'indemnité encourue par Infrabel pour le cas où les installations litigieuses ne seraient pas d'abord mises hors de service et ensuite entièrement démantelées pour le 30 juin 2021 au plus tard, la cour sollicite de la Cour de justice qu'il soit fait application de la procédure accélérée prévue par l'article 105 du Règlement de procédure de la Cour de justice.





En effet, afin d'assurer l'effectivité de la réponse attendue de la Cour de justice, il doit être fait interdiction à Infrabel de démanteler les installations litigieuses et ce, jusqu'à ce qu'il soit statué à nouveau par la présente cour, après réception de la réponse de la Cour de justice et la mise en état de la cause par les parties appelantes et Infrabel.

**PAR CES MOTIFS,**

**LA COUR,**

Vu la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire,  
Statuant contradictoirement ;

Joint les causes 2020/AR/603 et 2020/AR/812 ;

Met hors cause l'Etat belge et le FIF dans les deux causes.

Leur délaisse leurs propres dépens d'appel.

Reçoit l'appel formé par le Port de Bruxelles en tant qu'il est dirigé contre Infrabel,

Reçoit l'appel formé par la Région de Bruxelles Capitale en tant qu'il est dirigé contre Infrabel,

Avant dire droit pour le surplus, pose à la Cour de justice la question préjudicielle suivante relative à l'article 15 du Règlement UE 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n ° 661/2010/UE :

*« Vu l'article 105 du Règlement de procédure de la Cour de justice :*

*Lorsqu'un port intérieur - qui relève du réseau central - est déjà relié à la route et au réseau ferroviaire, l'article 15 du Règlement lu seul ou en combinaison avec d'autres dispositions du*



*Règlement impose-t-il l'obligation de maintenir et d'entretenir ces deux liaisons ou celle de s'abstenir d'en supprimer une, fût-ce par un défaut d'entretien ? »*

Afin d'assurer l'effectivité de la réponse attendue de la Cour de justice, la cour fait interdiction à Infrabel de démanteler les installations litigieuses et ce, jusqu'à ce qu'il soit statué à nouveau par la présente cour, après réception de la réponse de la Cour de justice et la mise en état de la cause par les parties appelantes et Infrabel.

La cour réserve à statuer sur le surplus des questions non encore tranchées.

Ainsi jugé et prononcé en audience publique civile de la 18<sup>ème</sup> chambre F de la cour d'appel de Bruxelles, le 23 mars 2021,

Où étaient présents et siégeaient :

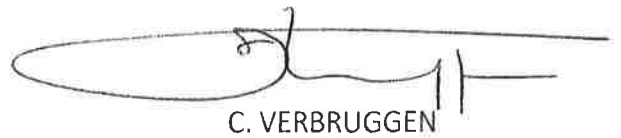
M. SALMON	Président
H. REGHIF	Conseiller
C. VERBRUGGEN	Conseiller
A. MONIN	Greffier



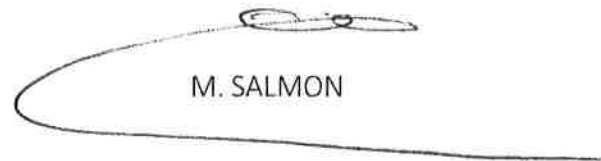
A. MONIN



H. REGHIF



C. VERBRUGGEN



M. SALMON



Copie conforme

Délivrée à : La Cour de justice de l'Union européenne

art. Avis

Exempt du droit de greffe - art. 280,2° C.Enr.

Bruxelles, le 30-03-2021

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'D. Geulette', is written over a horizontal line.

D. GEULETTE  
Greffier