



Analyse comparative dans le cadre du régime d'aide fédéral de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en faveur du trafic de ferroviaire de fret couvrant la période 2022-2025 en application des articles 98 à 103 de la loi-programme du 27 décembre 2021

26 octobre 2022

Table des matières

1. Introduction.....3
2. Comparaison des coûts de redevance d'accès entre le transport ferroviaire et le transport routier4

1. Introduction

Le présent document s'inscrit dans le cadre de la décision d'approbation¹ de la Commission européenne du 5 octobre 2022 quant au régime d'aide fédéral de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en faveur du trafic de ferroviaire de fret couvrant la période 2022-2025 en application des articles 98 à 103 de la loi-programme du 27 décembre 2021². Ce document fait suite directe à une exigence expresse de la Commission européenne ressortant de cette décision³.

Le régime d'aide en question prend la forme d'une réduction linéaire de la redevance d'accès à l'infrastructure ferroviaire.

Le présent document reprend une analyse comparative synthétique des coûts (section 2) visant à répondre au § 105 des lignes directrices sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires⁴, lequel dispose : « (105) *Tant pour les aides à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire que pour les aides à la réduction des coûts externes, l'État membre doit fournir une analyse de coûts comparative, transparente, raisonnée et quantifiée, entre le transport ferroviaire et les options alternatives fondées sur d'autres modes de transport. La méthode employée et les calculs effectués doivent être rendus publics.* ».

¹ Décision du 5 octobre 2022 de la Commission européenne relative aux dossiers d'aide d'Etat SA.102429 (2022/N), disponible à l'adresse suivante : https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202242/SA_102429_3043C783-0000-CB71-9E48-FF3A3D739DF1_43_1.pdf

² L'entrée en vigueur du mécanisme d'aide a été déterminé par l'arrêté royal du 26 octobre 2022 fixant l'entrée en vigueur des articles 98 à 102 de la loi-programme du 27 décembre 2021 en application de l'article 103 de ladite loi-programme. L'entrée en vigueur a été fixée au 1^{er} janvier 2022.

³ Cf. page 14 de la décision précitée de la Commission européenne.

⁴ Communication de la Commission — Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires, OJ C 184, 22.7.2008, p. 13–31, consultables à l'adresse suivante : [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52008XC0722\(04\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52008XC0722(04))

2. Comparaison des coûts de redevance d'accès entre le transport ferroviaire et le transport routier

Tableau 1: Calcul de l'intensité de l'aide notifiée au regard du coût total de transport pour les services de transport de marchandises en 2022

	Total annuel k EUR	Trains-km concernés (milliers)	EUR/train-km	Intensité %
Coût total moyen du transport			22,1 ⁵	
Redevance d'utilisation moyenne			2,21 ⁶	
Redevance routière			0,046-0,313 ⁷	
Coût éligible			1,897-2,164	
Réduction redevance en % du coût total moyen	13.246	11.215	1,18	5,34% ⁸

De manière générale, les coûts éligibles, conformément au § 102 des lignes directrices ferroviaires, correspondent aux coûts supplémentaires d'utilisation d'infrastructures supportés par le transport ferroviaire mais pas par un mode de transport concurrent plus polluant. En l'occurrence, le coût éligible pour le régime d'aide notifié s'élève à la redevance d'utilisation de l'infrastructure moyenne moins la redevance routière moyenne (cf. tableau ci-dessous), soit

- $2,21\text{€} - 0,313\text{€} = 1,897\text{€}$
- $2,21\text{€} - 0,046\text{€} = 2,164\text{€}$

L'aide exprimée en EUR/train-km s'élève à

- $13.246.000\text{€} / 11.215.331,92 \text{ train-km} = 1,181\text{€ €/train-km}$

- ⇒ Ce montant est bien inférieur à 100% du coût éligible, et ce conformément au § 107, a) desdites lignes directrices.
- ⇒ L'aide exprimée en trains/kilomètres de 1,181€ est également inférieure à 30% du coût total moyen du transport ferroviaire, conformément au § 107, a).
- ⇒ Cette approche qui fait application des exigences des §§ 102 et 107 desdites lignes directrices constitue une analyse des coûts d'accès à l'infrastructure (i.e. redevance d'accès) comparative, transparente, raisonnée et quantifiée, entre le transport ferroviaire et le transport routier, ce qui permet de respecter, en application de la décision SA. 57371 (cf. §§ 73 à 75), le § 105 de ces mêmes lignes directrices.

⁵ Coût total basé sur l'hypothèse que la part du coût d'infrastructure dans le coût total du transport des marchandises est 10%.

⁶ Données transmises par Infrabel.

⁷ Redevances valables à partir du 1/1/2022. Source : Viapass (2021). Disponible à l'adresse <https://www.viapass.be/fr/toutes-les-rubriques/la-wallonie-procedera-a-une-indexation-du-prelevement-kilometrique-le-1er-janvier/>

⁸ $5,34\% = 1,181/22,1$

Tableau 2: Redevance routière en Belgique

[€ / km]	WALLONIE (EX TVA)			FLANDRE			BRUXELLES AUTOROUTE			ZONE URBAINE BRUXELLOISE*		
	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES	3,5-12 TONNES	12-32 TONNES	> 32 TONNES
Euro 0	0,160	0,215	0,219	0,123	0,210	0,236	0,157	0,210	0,214	0,202	0,282	0,313
Euro 1	0,160	0,215	0,219	0,123	0,210	0,236	0,157	0,210	0,214	0,202	0,282	0,313
Euro 2	0,160	0,215	0,219	0,123	0,210	0,236	0,157	0,210	0,214	0,202	0,282	0,313
Euro 3	0,138	0,193	0,197	0,102	0,189	0,214	0,135	0,189	0,193	0,175	0,255	0,286
Euro 4	0,104	0,159	0,163	0,069	0,155	0,181	0,102	0,155	0,160	0,142	0,222	0,253
Euro 5	0,081	0,136	0,140	0,057	0,144	0,169	0,090	0,144	0,148	0,128	0,208	0,239
Euro 6	0,081	0,136	0,140	0,046	0,133	0,159	0,079	0,133	0,137	0,106	0,187	0,218

(*) Zone intra-urbaine Bruxelles – toutes les voies qui ne sont pas des autoroutes. Viapass ed. 1/1/2022

Source : Viapass (2021). Disponible à l'adresse <https://www.viapass.be/fr/toutes-les-rubriques/la-wallonie-procedera-a-une-indexation-du-prelevement-kilometrique-le-1er-janvier/>. Redevances valables à partir du 1/1/2022.

La même conclusion peut être tirée pour les autres années pendant lesquelles le subsidie sera disponible (voir tableau 3 ci-dessous).

Tableau 3: Calcul de la réduction redevance en % du coût moyen et de l'intensité par année, sur base d'un coût total moyen, d'une redevance d'utilisation moyenne et d'une redevance routière constants

<u>Année</u>	<u>Total annuel k EUR</u>	<u>Trains-km concernés (milliers)</u>	<u>EUR/train-km</u>	<u>Intensité %</u>
2022	13.246	11.215	1,18	5,34%
2023	13.246	11.431	1,16	5,24%
2024	13.246	11.448	1,16	5,24%
2025	13.246	11.465	1,16	5,23%