



# Analyse comparative dans le cadre du régime d'aide fédéral visant à soutenir, pour l'année 2021, les opérateurs ferroviaires de transport commerciaux de passagers et de transport de fret en application du règlement du Parlement européen et du Conseil du 7 octobre 2020 arrêtant des mesures pour un marché ferroviaire durable compte tenu de la propagation de la COVID-19

22 mars 2022

## Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Comparaison des coûts de redevance d'accès à l'infrastructure ferroviaire et routière.....	4
1. Volet relatif au fret ferroviaire .....	4
2. Volet relatif au voyageur international ferroviaire .....	5
3. Mention des éléments pertinents des analyses de soutenabilité établies par Infrabel en application de l'article 56 du Code ferroviaire dans le cadre de la révision globale de la redevance d'infrastructure.....	6
1. Segment HST.....	6
2. Segment HKM.....	6

# 1. Introduction

---

Le présent document s'inscrit dans le cadre de la décision d'approbation<sup>1</sup> de la Commission européenne du 17 décembre 2012 quant au régime d'aide fédéral visant à soutenir, pour l'année 2021, les opérateurs ferroviaires de transport commerciaux de passagers et de transport de fret en application du règlement du Parlement européen et du Conseil du 7 octobre 2020 arrêtant des mesures pour un marché ferroviaire durable compte tenu de la propagation de la COVID-19. Ce document fait suite directe à une exigence expresse de la Commission européenne ressortant de cette décision<sup>2</sup>.

Le régime d'aide en question prend la forme de (i) une réduction linéaire de la redevance d'accès à l'infrastructure ferroviaire; et de (ii) neutralisation des frais d'annulation et de réservation des sillons et est consacré par l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB, et plus précisément par les articles 7 à 10, tels qu'insérés par les arrêtés royaux des 14 janvier 2022 et modifiés par l'arrêté royal du 14 janvier 2022.

Le présent document reprend, tout d'abord, une analyse comparative synthétique des coûts (section 2) visant à répondre au § 105 des lignes directrices sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires<sup>3</sup>, 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.* ».

Il s'agira ensuite, dans la section 3, de mentionner les éléments pertinents des analyses de soutenabilité établies par Infrabel en application de l'article 56 du Code ferroviaire dès lors qu'il s'agit de données essentielles permettant de justifier le bon respect des conditions imposées par la Commission européenne dans le cadre de son analyse au titre des aides d'Etat.

---

<sup>1</sup> Décision du 17 décembre 2021 de la Commission européenne relative aux dossiers d'aide d'Etat SA.62160 (2021/N) et SA.62498 (2021/N), disponible à l'adresse suivante :

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases1/202210/SA\\_62160\\_306E467F-0000-C06B-96E8-A294C7E8A79B\\_27\\_1.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202210/SA_62160_306E467F-0000-C06B-96E8-A294C7E8A79B_27_1.pdf)

<sup>2</sup> Cf. page 18 de la décision précitée de la Commission européenne.

<sup>3</sup> 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 à l'infrastructure ferroviaire et routière<sup>4</sup>

### 1. Volet relatif au fret ferroviaire

<b>Fret ferroviaire</b>			
	€/trains-km	Intensité %	Cumul maximum
Coût total moyen du transport	30,00 <sup>5</sup>		
Redevance d'utilisation moyenne	3,00		
Coût éligible	(3,00-0,176)=2,824		
Réduction redevance	1,125 pour 2021	3,75%	3,75%
Neutralisation frais d'annulation	0,43 (1) pour 2021	1,43%	1,43%

#### Commentaires :

- (1) Cette donnée chiffrée a été calculée pour les besoins du calcul de l'intensité de l'aide, les frais d'annulation étant, par définition, relatifs à des trains annulés.
- (2) 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  $3\text{€}-0,176\text{€} = 2,824\text{€}$ 
  - ⇒ L'aide exprimée en trains/kilomètres s'élève donc à 1,555€, soit  $1,125+0,43$ , ce qui est bien inférieur à 100% du coût éligible, et ce conformément au § 107, a) desdites lignes directrices.
  - ⇒ L'aide exprimée en trains/kilomètres de 1,555 € 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.

[€ / 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	0,157	0,210	0,214	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 1	0,157	0,210	0,214	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 2	0,157	0,210	0,214	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 3	0,135	0,188	0,192	0,101	0,187	0,213	0,134	0,187	0,191	0,173	0,253	0,284
Euro 4	0,102	0,155	0,159	0,068	0,154	0,180	0,101	0,154	0,158	0,140	0,220	0,251
Euro 5	0,080	0,133	0,137	0,056	0,142	0,168	0,089	0,142	0,147	0,126	0,206	0,237
Euro 6	0,080	0,133	0,137	0,046	0,132	0,157	0,079	0,132	0,136	0,105	0,185	0,216

(\*) Zone intra-urbaine Bruxelles = toutes les voies qui ne sont pas des autoroutes. Valeurs ed.1/1/2021

<sup>4</sup> Les données communiquées dans les tableaux ci-dessous reposent sur une moyenne des données des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> semestres.

<sup>5</sup> « Revitalisation du fret ferroviaire en Wallonie », rapport d'analyse produit par le service public de Wallonie, décembre 2015, p.135. Disponible à l'adresse :

[http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/politique%20ferroviaire/strat%C3%A9gie%20de%20fret/P025\\_Strat%C3%A9gie%20fret\\_rapport%20160509.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/politique%20ferroviaire/strat%C3%A9gie%20de%20fret/P025_Strat%C3%A9gie%20fret_rapport%20160509.pdf)

## 2. Volet relatif au voyageur international ferroviaire

<b><u>Voyageur international ferroviaire</u></b>	
<i>Coût total moyen</i>	<i>60 euros trains/km</i>
<i>Redevance d'utilisation moyenne</i>	<i>11 euros trains/km</i>
<i>Réduction redevance</i>	<i>1,5 euros par trains/km</i>
Réduction redevance	2,5%
Neutralisation frais d'annulation	0,7% (soit 0,42 euros par trains/km, pour les besoins du calcul du seuil d'intensité de l'aide)
<b>Cumul réduction et neutralisation</b>	<b>3,2%</b>

### Commentaires :

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, il n'existe pas de redevance pour le transport routier de voyageurs en Belgique.

- ⇒ L'aide exprimée en trains/kilomètres s'élève donc à 1,92, soit (1,5€+0,42€), ce qui est bien inférieur à 100% des coûts éligibles, conformément au § 107, a).
- ⇒ L'aide exprimée en trains/kilomètres de 1,92 € 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, compte tenu de la décision SA. 57371 (cf. §§ 73 à 75), le § 105 de ces mêmes lignes directrices

### 3. Mention des éléments pertinents des analyses de soutenabilité établies par Infrabel en application de l'article 56 du Code ferroviaire dans le cadre de la révision globale de la redevance d'infrastructure

---

#### 1. Segment HST

Sur base des données de trafic de 2014, les coûts totaux du segment HST s'élèvent en moyenne à environ 60 euros/trains-km et la redevance moyenne d'utilisation de l'infrastructure pour ce même segment s'élève à environ 11 euros/trains-km.

#### 2. Segment HKM

Les entreprises ferroviaires actives dans le transport de fret ferroviaire subissent des coûts d'exploitation s'élevant en moyenne à environ 15 à 20 EUR par train/km pour le transport combiné, les trains porte-automobiles et les trains entiers et à environ 32 EUR par train/km pour les trains de lotissement (« single wagon load »), soit un coût total moyen du transport de 30 EUR par train/km.