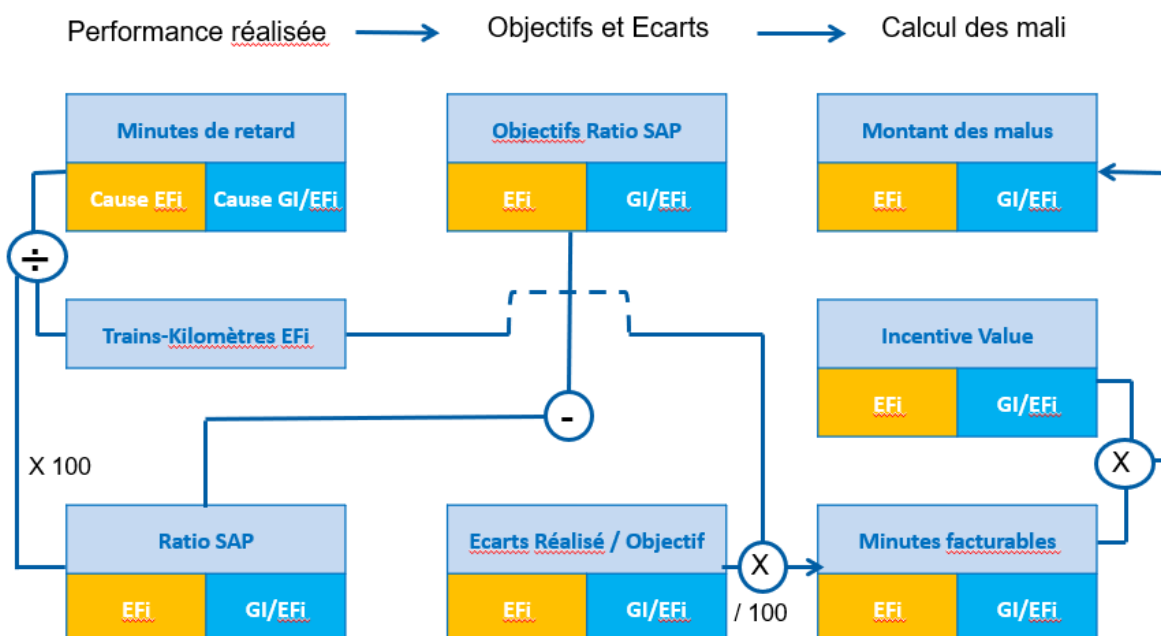


Description du modèle



1. Performance réalisée

1.1 Minutes de retard

1.1.1 Comptabilisation

Les « minutes de retard » se réfèrent aux minutes causées :

- par l'entreprise ferroviaire (EF), au **1^{er} train à charge** impacté par l'incident repris dans la relation de l'incident dont elle est responsable - ce 1^{er} train pouvant être celui qui a généré l'incident ou le premier train impliqué par l'incident si celui-ci a été causé par un parcours à vide - ;
- par le gestionnaire de l'infrastructure (GI), au **1^{er} train à charge** impacté par l'incident repris dans la relation de l'incident dont il est responsable. Les minutes de retard causées à un parcours à vide ne sont pas prises en compte ; dans ce cas, ce sont les minutes causées au 1^{er} train à charge qui suit qui sont prises en compte.

Les minutes de retard causées aux autres trains repris dans la relation sont dès lors exclues.

Les « minutes de retard » sont comptabilisées respectivement selon ce qui suit :

- Minutes de retard EF(i) = la somme des minutes de retard attribuées à l'EF(i), telles que reprises dans les relations mises à charge de l'EF(i) pendant l'année de mesure.
- Minutes de retard GI/EF(i) = la somme des minutes de retard causées à l'EF(i) et attribuées au GI, telles que reprises dans les relations mises à charge du GI pendant l'année de mesure.

1.1.2 Plafonnement des minutes de retard

Un plafond est appliqué par relation au niveau des minutes de retards EF(i) et GI/EF(i). Les règles suivantes s'appliquent :

- Dans une première phase, détermination par secteur de la médiane du nombre de minutes de retard par relation en lien avec les 1^{ers} trains pour chaque année (a-1), (a-2) et (a-3) ;
- Dans une seconde phase, sur la base des médianes de chaque année (de a-1 à a-3) telles que calculées selon la méthode ci-avant, détermination de la médiane du secteur servant à plafonner le nombre de minutes pris en compte pour chaque relation de l'année de mesure.

1.1.3 Minutes de retard plafonnées

Les minutes de retard plafonnées sont le résultat des points 1.1.1 et 1.1.2 ci-dessus.

1.2 Ratio SAP

Le « ratio du système d'amélioration des performances (Ratio SAP) » se calcule selon les formules reprises ci-après :

$$\text{Ratio SAP EF}(i) = \frac{\text{Minutes de retard EF}(i) \text{ plafonnées pour l'année } (a)}{\text{trkm effectifs de l'EF}(i) \text{ pendant l'année } (a) / 100}$$

$$\text{Ratio SAP GI}(i) = \frac{\text{Minutes de retard GI/EF}(i) \text{ plafonnées pour l'année } (a)}{\text{trkm effectifs de l'EF}(i) \text{ pendant l'année } (a) / 100}$$

Les trains-kilomètres (trkm) effectifs sont basés sur l'ensemble des trains de l'EF(i) ayant circulé sur le réseau ferroviaire belge.

2. Objectifs et écarts

2.1 Objectif ratio SAP

Les objectifs ratio SAP de l'année (a) sont fixés individuellement par entreprise ferroviaire en tenant compte de sa performance lors l'année (a-1) par rapport à l'objectif ratio SAP moyen du secteur de l'année (a-1). De cette façon, il est évité que les entreprises qui obtiennent de meilleurs résultats en (a-1) que la moyenne du secteur en (a-1) n'aient à réaliser une amélioration pour l'année (a) de la même ampleur que leurs pairs qui avaient obtenu de moins bons résultats en (a-1).

2.1.1 Calcul du ratio SAP (a-1) sur la base des performances individuelles (a-1)

Base de référence : minutes de retard

La « Base de référence des minutes de retard » se calcule selon ce qui suit :

- Base de référence minutes de retard EF(i) pour l'année (a-1) = la somme des minutes de retard plafonnées de l'EF(i) pour l'année (a-1)
- Base de référence minutes de retard GI/EF(i) pour l'année (a-1) = la somme des minutes de retard plafonnées du GI/EF(i) de l'année (a-1)

Base de référence : train-kilomètres effectifs

La « Base de référence train-kilomètres (trkm) effectifs » se calcule selon ce qui suit :

Base de référence trkm EF(i) pour l'année (a-1) = la somme des trkm effectifs de l'EF(i) de l'année (a-1) / 100

Calcul du ratio SAP (a-1)

Le ratio SAP (a-1) se calcule selon les formules reprises ci-après :

$$\text{Ratio SAP EF(i) (a-1)} = \frac{\text{Base de référence minutes de retard EF(i) pour l'année (a-1)}}{\text{Base de référence trkm EF(i) effectifs pour l'année (a-1)}}$$

$$\text{Ratio SAP GI/EF(i)(a-1)} = \frac{\text{Base de référence minutes de retard GI/EF(i) pour l'année (a-1)}}{\text{Base de référence trkm EF(i) effectifs pour l'année (a-1)}}$$

2.1.2 Calcul du ratio SAP moyen (a-1) basé sur les performances du secteur

Trois secteurs sont définis :

- Voyageurs Service Public (VSP) : transport national de voyageurs, répondant à une obligation de service public
- Voyageurs Commercial (VC) : transport de voyageurs, ne répondant pas à une obligation de service public
- Marchandises (M) : transport de marchandises

Le « ratio SAP moyen du secteur (y) (a-1) » se calcule selon les formules reprises ci-après :

$$\text{Ratio SAP EF moyen du secteur (y) pour l'année (a-1)} = \frac{\text{Somme des ratio SAP EF(i) pour l'année (a-1) de toutes les EF du secteur (y)}}{\text{Nombre d'EF dans le secteur (y)}}$$

$$\text{Ratio SAP GI/EF moyen du secteur (y) pour l'année (a-1)} = \frac{\text{Somme des ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a-1) de toutes les EF du secteur (y)}}{\text{Nombre d'EF dans le secteur (y)}}$$

2.1.3 Objectif ratio SAP

Objectif ratio SAP EF(i) pour l'année (a)

L'« objectif ratio SAP EF(i) de l'année (a) » est déterminé sur la base de la performance (a-1) de l'EF(i) par rapport à la performance moyenne de l'année (a-1) du secteur (y) auquel appartient l'EF(i) :

	Si	Alors
Cas 1	Le ratio SAP EF(i) de l'année (a-1) est inférieur au ratio SAP EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année (a-1) ; synonyme - lors de l'année (a-1) - d'une performance de l'EF(i) supérieure à la performance moyenne du secteur (y) auquel elle appartient.	Objectif ratio SAP EF(i) pour l'année (a) = Ratio SAP EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année (a-1)
Cas 2	Le ratio SAP EF(i) de l'année (a-1) est supérieur au ratio SAP EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année (a-1) ; synonyme - lors de l'année (a-1) - d'une performance de l'EF(i) inférieure à la performance moyenne du secteur (y) auquel elle appartient.	Objectif ratio SAP EF(i) pour l'année (a) = Ratio SAP EF(i) de l'année (a-1)

Objectif ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a)

L'« objectif ratio SAP GI/EF(i) » de l'année (a) est déterminé sur la base de la performance (a-1) du GI/EF(i) par rapport à la performance moyenne de l'année (a-1) du GI/EF du secteur (y) auquel appartient l'EF(i) :

	Si	Alors
Cas 1	Le ratio SAP GI/EF(i) de l'année (a-1) est inférieur au ratio SAP GI/EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année (a-1) ; synonyme - lors de l'année (a-1) - d'une performance du GI vis-à-vis de l'EF(i) supérieure à sa performance moyenne vis-à-vis de l'ensemble des EF appartenant au même secteur (y) que l'EF(i)	Objectif ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a) = Ratio SAP GI/EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année (a-1)
Cas 2	Le ratio SAP GI/EF(i) de l'année (a-1) est supérieur au ratio SAP GI/EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année (a-1) ; synonyme - lors de l'année (a-1) - d'une performance du GI vis-à-vis de l'EF(i) inférieure à sa performance moyenne vis-à-vis de l'ensemble des EF appartenant au même secteur (y) que l'EF(i)	Objectif ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a) = Ratio SAP GI/EF(i) de l'année (a-1)

Objectif ratio SAP des nouvelles EF :

Dans le cas où une nouvelle entreprise ferroviaire accède au réseau ferroviaire belge en cours d'année, elle est soumise aux règles du SAP dès le 1^{er} janvier de l'année qui suit. L'objectif ratio SAP de cette nouvelle EF est alors calculé au moyen d'une formule réajustée en raison de l'absence de données chiffrées sur une année entière. Les objectifs sont dès lors fixés comme suit :

Pour l'EF(i) :

Objectif ratio SAP EF(i) pour l'année a = Ratio SAP EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année a-1

Pour le GI/EF(i) :

Objectif ratio SAP GI/EF(i) pour l'année a = Ratio SAP GI/EF moyen du secteur (y) de l'EF(i) de l'année a -1

2.2 Écarts réalisés/Objectif

2.2.1 Calcul de l'« écart ratio SAP »

L'« écart ratio SAP » détermine en quelle mesure les performances de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure divergent de leur objectif :

- *Écart ratio SAP EF(i) pour l'année (a) = Ratio SAP EF(i) pour année (a) – objectif ratio SAP EF(i) pour l'année (a)*
- *Écart ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a) = Ratio SAP GI/EF(i) pour année (a) – objectif ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a)*

Il n'y a lieu de calculer un malus que lorsque l'« écart ratio SAP » est positif. En effet, un « écart ratio SAP » positif ne survient que lorsque l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure n'ont pas atteint leur objectif. Si l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure atteint son objectif (Ecart ratio SAP ≤ 0), l'« écart Ratio SAP » est ramené à 0 et aucun malus n'est calculé pour la partie concernée.

2.2.2 Montant maximal de l'«écart ratio SAP »

La variation maximale de l'« écart ratio SAP » par rapport à l'« objectif ratio SAP » est déterminée par secteur comme suit :

- Voyageurs Service Public (VSP) : 30%
- Voyageurs Commercial (VC) : 50%
- Marchandises (M) : 60%
- *Écart ratio SAP maximum de l'EF(i) pour l'année (a) = Objectif ratio SAP EF(i) pour l'année (a) multiplié par le pourcentage de variation maximal du secteur auquel l'EF(i) appartient.*
- *Écart ratio SAP maximum du GI/EF(i) pour l'année (a) = Objectif Ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a) multiplié par le pourcentage de variation maximal du secteur auquel l'EF(i) appartient.*

Par exemple, si l'« écart ratio SAP » d'une EF appartenant au secteur « M » diverge de plus de 60% de son « objectif ratio SAP », la valeur de son « écart ratio SAP » sera plafonnée à 60% de son « objectif ratio SAP ».

3. Calcul du malus

Le malus pour chaque partie est calculé en multipliant les « minutes facturables » (voir point 3.1) par le « value incentive » (voir point 3.2). Ce calcul peut être plafonné conformément au point 4 de ce document.

3.1 Minutes facturables

Les « minutes facturables » sont calculées sur la base des formules ci-dessous :

- *Minutes facturables EF(i) pour l'année (a) = Écart ratio SAP EF(i) pour l'année (a) x trkm effectifs par EF(i) pendant l'année (a) / 100*
- *Minutes facturables GI/EF(i) pour l'année (a) = Écart ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (a) x trkm effectifs par EF(i) pendant l'année (a) / 100*

3.2 Value incentive (valorisation de l'incitant)

Le SAP utilise une value incentive déclinée par secteur et par partie (GI ou EF), à savoir :

- Value incentive GI pour l'année (a) par secteur (y)
- Value incentive EF pour l'année (a) par secteur (y)

Il y a au total 6 value incentives par minute déterminés, 3 pour le GI et 3 autres pour les EF (1 par secteur).

Le « value incentive » se calcule selon les formules reprises ci-après :

<i>Value incentive EF du secteur (y) pour l'année (a)</i>	=	<i>Somme des montants maximaux EF(i)¹ de toutes les EF du secteur (y) pour l'année (a)</i>
		<i>Somme des « écarts ratio SAP maximaux » des EF(i)² du secteur (y) pour l'année (a) x trkm effectifs des EF(i) du secteur (y) pendant l'année (a) / 100</i>
<i>Value incentive GI du secteur (y) pour l'année (a)</i>	=	<i>Montant maximal du GI⁵ du secteur (y) pour l'année (a)</i>
		<i>Somme des « écarts ratio SAP maximaux » GI/EF(i)³ du secteur (y) pour l'année (a) x trkm effectifs des EF(i) du secteur (y) pendant l'année (a) / 100</i>

¹ Voir point 4 de cette annexe.

² L'« Ecart Ratio SAP maximum » est calculé pour chaque entreprise ferroviaire en multipliant son objectif par les coefficients tels que définis pour chaque secteur au point 2.2.2.

³ L'« écart ratio SAP maximum » est calculé pour la relation GI/EF(i) en multipliant l'objectif du GI par rapport à cette EF par les coefficients tels que définis pour chaque secteur au point 2.2.2.

3.3 Montant du malus

Le « malus » se calcule selon les formules reprises ci-après :

- *Malus EF(i) pour l'année (a) = minutes facturables EF(i) pour l'année (a) x Value incentive EF du secteur (y) auquel appartient EF(i) pour l'année (a)*
- *Malus GI/EF(i) pour l'année (a) = minutes facturables GI/EF(i) pour l'année (a) x Value incentive GI du secteur (y) auquel appartient EF(i) pour l'année (a)*

Si $\text{Malus GI/EF}(i) > \text{Malus EF}(i) \rightarrow \text{Malus GI/EF}(i) - \text{Malus EF}(i) = \text{Montant pour l'année (a) que le GI verse à l'EF}(i)$ (limité au montant maximal de GI/EF(i)⁴)

Si $\text{Malus EF}(i) > \text{Malus GI/EF}(i) \rightarrow \text{Malus EF}(i) - \text{Malus GI/EF}(i) = \text{Montant pour l'année (a) que l'EF}(i) \text{ verse au GI}$ (limité au montant maximal de EF(i)⁵)

Si le GI/EF(i) et l'EF(i) atteignent tous les deux leurs objectifs, aucun malus ne sera dû.

4. Détermination du montant maximal

Le « montant maximal » que le GI doit payer à l'EF ou que l'EF doit payer au GI est plafonné. C'est donc le risque financier que chaque partie pourrait être amenée à supporter dans le cadre du Système d'Amélioration des Performances.

Le « montant maximal » se calcule selon les formules reprises ci-après :

- *Montant maximal du GI pour l'année (a) = 0,40 % du total des redevances d'utilisation de l'infrastructure de l'année (a-1)*
- *Montant maximal du GI/EF(i) pour l'année (a) = 0,40 % du total des redevances d'utilisation de l'infrastructure de l'année (a-1) du secteur (y) auquel appartient l'EF(i) x clé de répartition pour EF(i)*
- *Montant maximal de l'EF(i) pour l'année (a) = 0,40 % du total des redevances d'utilisation de l'infrastructure de l'année (a-1) du secteur (y) auquel appartient l'EF(i) x clé de répartition pour EF(i)*

Avec clé de répartition pour EF(i) = $\text{trkm EF}(i) \text{ du secteur (y) pour l'année (a)} / \text{trkm toutes les EF du secteur (y) pour l'année (a)}$.

Les trkm de l'entreprise ferroviaire intègrent également les trkm prestés par l'entreprise ferroviaire pour le compte d'un candidat non-entreprise ferroviaire, le cas échéant. Dans ce cas, la redevance d'utilisation payée par le candidat non-entreprise ferroviaire est prise en compte dans les calculs visant à la détermination des malus par minute.

⁴ Voir point 4 de cette annexe

⁵ Voir point 4 de cette annexe

5. Introduction progressive du levier financier

Le Système d’Amélioration des Performances est accompagné d’un système d’abattements dégressifs pour les années 2023 et 2024. Ce rabais s’applique sur le malus calculé conformément aux modalités décrites ci-avant selon le tableau ci-dessous :

Année	Abattement
2023	50%
2024	25%

Cela permet de limiter certains imprévus ayant des conséquences financières importantes pour les entreprises.