

REDEVANCE D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE APPLICABLE DÈS L'HORAIRE DE SERVICE 2021

I. Introduction

L'utilisation du réseau ferré belge donne lieu à la perception d'une redevance d'utilisation de l'infrastructure par Infrabel. Les principes de cette redevance d'utilisation de l'infrastructure se basent sur les législations européennes suivantes :

- la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21/11/2012 *établissant un espace ferroviaire unique européen* ;
- le règlement d'exécution UE 2015/909 du 12/06/2015 *concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire*.

Les aspects concernant la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire contenus dans ces textes réglementaires européens ont été transposés en droit belge au travers du Code ferroviaire et de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 *relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire*. Cet arrêté royal impose entre autres que la structure de la redevance d'utilisation de l'infrastructure d'Infrabel soit basée sur le principe des coûts directs, éventuellement complétés par des majorations.

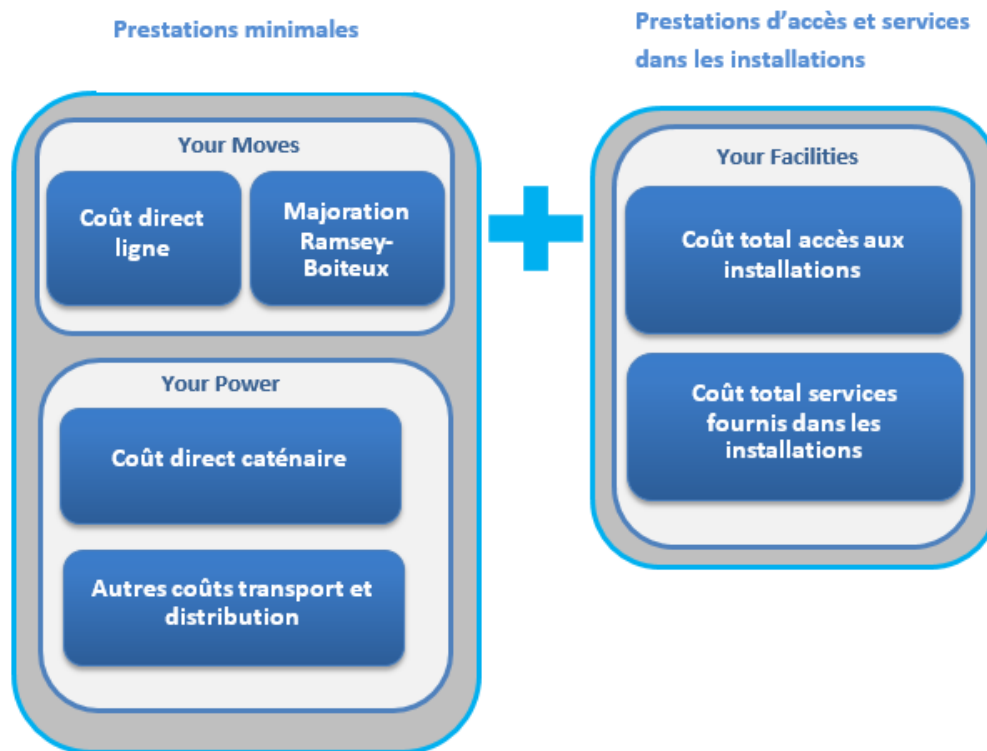
Conformément à l'article 56 du Code ferroviaire, Infrabel a identifié six segments de marché, à savoir :

- les services de transport de voyageurs à caractère commercial (HKV NON-OSP) ;
- les services de transport de voyageurs répondant à une Obligation de Service Public (HKV OSP) ;
- les services de transport de marchandises (HKM) ;
- les services de transport de voyageurs aptes à la grande vitesse qui sont exploités de manière commerciale (HST) ;
- les autres trains (AUTRES) : organismes notifiés, trains techniques, trains de personnel, trains de dégivrage ;
- les associations touristiques (AT).

L'application de cette nouvelle structure entrera en vigueur dès l'horaire de service 2021. Les détails des nouveaux principes de tarification seront présentés dans le document de référence du réseau 2021, lequel sera publié le 13 décembre 2019.

Infrabel souhaite, par le biais de cette note, informer préalablement le secteur de ces changements. En cas de divergence entre cette note et le document de référence du réseau 2021, les dispositions contenues dans ce dernier prévaudront.

La redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire applicable dès l'horaire de service 2021 se compose des éléments ci-après :



Les éléments facturables par type de trafic sont :

| PAV - PAC | Type de trafic | Paramètres | | | | | |
|-----------|-------------------------|-------------------|-----------------------|----------------------------------------|---------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------------|
| | | Coût direct ligne | Coût direct caténaire | Autres coûts transport et distribution | Majoration Ramsey-Boiteux | Coût total accès aux installations | Coût total services fournis dans les installations |
| PAC | Transports voyageurs | X | X | X | X | X | X |
| | Transports marchandises | X | X | X | | X | X |
| | Autres | X | X | X | | X | X |
| PAV | Transports voyageurs | X | X | X | | | X |
| | Transports marchandises | X | X | X | | | X |
| | Autres | X | X | X | | | X |

Avec PAV = parcours à vide et PAC = parcours à charge

Les détails des sections ci-dessous seront présentés dans le document de référence du réseau 2021.

II. Prestations minimales

1. Your Moves

1.1. Coût direct ligne

Par coût direct ligne, il faut comprendre « le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire », c'est-à-dire le coût directement imputable à la circulation des trains. Il recouvre les coûts marginaux d'entretien, d'exploitation et de renouvellement des voies (hors installations électriques).

Cette redevance est applicable à tous les segments de marché à l'exception des associations touristiques. Cette redevance n'est pas non plus applicable pour les essais sur infrastructure hors service.

Son calcul est basé sur la formule suivante :

$$CD_LIGNE = cd_ligne * \sum_i l_i$$

Avec :

- cd_ligne : le coefficient du coût direct ligne unitaire exprimé en €/train-km ;
- l_i : la longueur de la section « i » parcourue par le train, exprimée en km.

Le coefficient lié au coût direct ligne unitaire est de **1,686815 €/train-km** (valeur au 1er janvier 2019). Lors de l'indexation, la valeur est arrondie à 6 décimales.

1.2. Majoration Ramsey-Boiteux

1.2.1. Introduction

La majoration (markup) Ramsey-Boiteux permet à Infrabel de procéder au recouvrement total de ses coûts encourus. Cette majoration, qui s'ajoute au coût direct, dépend du segment de marché, de la période de circulation du train et de la densité des lignes traversées. Elle est calculée selon la règle de l'élasticité inverse, c'est-à-dire le principe selon lequel les segments de marché caractérisés par une forte sensibilité au prix paient un montant plus faible que les segments de marchés caractérisés par une faible sensibilité au prix. Le calcul de cette redevance est basé sur la formule suivante :

$$MU_RB = \sum_i (l_i \times murb_{jlm_i})$$

Avec:

- $mu_rb_{jlm_i}$: le coefficient de la majoration Ramsey-Boiteux dépendant du segment « j », de la classe de densité de trafic « l » à laquelle appartient la section « i » et de la période « m » à laquelle la section « i » est parcourue (ce coefficient est exprimé en €/train-km) ;
- l_i : la longueur de la section « i » parcourue par le train, exprimée en km.

1.2.2. Paramètres

Comme expliqué ci-dessus, le niveau de cette majoration dépend de trois éléments :

- Le segment de marché

Cette redevance est applicable uniquement aux trains de voyageurs (HKV NON-OSP, HKV OSP et HST). Les autres segments de marché (HKM, AT et AUTRES) ainsi que les trains effectuant des essais sur une infrastructure hors service et les parcours à vide en sont exemptés.

- La période de circulation du train

Une section de ligne est en période :

- d’heures creuses : en semaine, de 19h à 5h59 inclus ;
- d’heures normales : en semaine, de 9h à 14h59 inclus ;
- de weekend nuit : le samedi, le dimanche et les jours fériés, de 19h à 5h59 inclus ;
- de weekend jour : le samedi, le dimanche et les jours fériés, de 6h à 18h59 inclus ;
- de pointe : en semaine, de 6h à 8h59 inclus et de 15h à 18h59 inclus qui ne sont pas reprises dans les heures d’hyperpointe ;
- d’hyperpointe : si le train se trouve¹ en semaine sur un des PTCARs d’entrée ou de sortie de la jonction Nord-Midi² entre 8h et 8h59 inclus ou entre 16h et 16h59 inclus avant ou après avoir traversé une des six lignes de la jonction Nord-Midi³. Dans le cas où une section de ligne est en période d’hyperpointe, toutes les sections du parcours entre 6h et 8h59 inclus ou entre 15h et 18h59 inclus sont considérés en hyperpointe.

A titre informatif, la période de weekend s’étend du samedi 00h00 au dimanche 23h59 inclus.

- La densité des lignes traversées

La densité d’une ligne correspond au nombre de train-kilomètres effectifs des segments voyageurs (HKV et HST) par kilomètre de cette ligne. Les intervalles des différentes classes de densité sont les suivantes :

- très faible : [0, 10 000[trkm annuels/km de ligne ;
- faible : [10 000, 20 000[trkm annuels/km de ligne ;
- moyenne : [20 000, 30 000[trkm annuels/km de ligne ;
- élevée : [30 000, 40 000[trkm annuels/km de ligne ;
- très élevée / jonction Nord-Midi (JNM) : [40 000, +∞[trkm annuels/km de ligne ;

Le détail de la densité des lignes traversées sera présenté en annexe au document de référence du réseau 2021.

¹ Indifféremment qu’il s’agisse de l’heure de départ ou d’arrivée du PTCAR concerné

² C’est-à-dire, le PTCAR (point caractéristique) de Bruxelles-Midi ou de Bruxelles-Nord

³ A savoir les lignes 0/1, 0/2, 0/3, 0/4, 0/5 et 0/6

1.2.3. Coefficients

Les coefficients liés à la majoration Ramsey-Boiteux sont exprimés en euro/train-km (valeur au 1er janvier 2019). Lors de l'indexation, la valeur est arrondie à 6 décimales. Les tableaux ci-dessous sont présentés par segment.

- Segment HKV

| Période Classe de densité | Heures creuses <i>Lundi à vendredi [19h,6h]</i> | Heures normales <i>Lundi à vendredi [9h,15h]</i> | Weekend nuit <i>Samedi et dimanche [19h,6h]</i> | Weekend jour <i>Samedi et dimanche [6h,19h]</i> | Pointe <i>Lundi à vendredi [6h,9h] et [15h,19h]</i> | Hyperpointe <i>La partie en heure de pointe d'un train qui passe par la JNM entre [8h,9h] ou [16h,17h]</i> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Très faible <i>Lignes très peu fréquentées</i> | 0,060666 | 0,317067 | 0,339565 | 0,582709 | 1,077582 | 2,179555 |
| Faible <i>Lignes peu fréquentées</i> | 0,117169 | 0,612378 | 0,655831 | 1,125434 | 2,081223 | 4,209556 |
| Moyenne <i>Lignes moyennement fréquentées</i> | 0,147267 | 0,769688 | 0,824303 | 1,414538 | 2,615853 | 5,290919 |
| Elevée <i>Lignes fortement fréquentées</i> | 0,224750 | 1,174649 | 1,257999 | 2,158780 | 3,992153 | 8,074671 |
| Très élevée/JNM <i>Lignes très fortement fréquentées (inclus jonction Nord-Midi)</i> | 0,400318 | 2,092248 | 2,240707 | 3,845151 | 7,110694 | 14,382345 |

- Segment HST

| Période Classe de densité | Heures creuses <i>Lundi à vendredi [19h,6h]</i> | Heures normales <i>Lundi à vendredi [9h,15h]</i> | Weekend nuit <i>Samedi et dimanche [19h,6h]</i> | Weekend jour <i>Samedi et dimanche [6h,19h]</i> | Pointe <i>Lundi à vendredi [6h,9h] et [15h,19h]</i> | Hyperpointe <i>La partie en heure de pointe d'un train qui passe par la JNM entre [8h,9h] ou [16h,17h]</i> |
|---------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Sur l'ensemble du réseau</i> | 0,87738224 | 4,48927848 | 4,89071833 | 8,39268566 | 15,512763 | 31,37667295 |

2. Your Power

2.1. Coût direct caténaire

Le coût direct caténaire recouvre l'utilisation des systèmes d'alimentation électrique pour le courant de traction et ne s'applique qu'au trafic effectif.

Son calcul est basé sur la formule suivante :

$$CD_CAT = cd_cat * E$$

Avec :

- *cd_cat*: coût direct propre aux trains électriques, exprimé en €/MWh consommé ;
- *E* : consommation électrique du train, exprimée en MWh.

Le coefficient lié au coût direct caténaire est de **13,55754 €/MWh** (valeur au 1^{er} janvier 2019). Lors de l'indexation, la valeur est arrondie à 6 décimales.

2.2. Autres coûts de transport et distribution

Les autres coûts de transport et distribution du courant de traction seront présentés plus en détails dans le document de référence du réseau 2021.

III. Prestations d'accès aux installations de service (Your Facilities)

Les prestations d'accès aux installations de service ne dépassent pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable, conformément à l'article 51 du Code ferroviaire.

La redevance relative à l'accès aux installations de service est applicable à tous les segments à l'exception des associations touristiques. Les parcours à vide en sont également exemptés.

L'accès aux installations de service donne lieu à une redevance qui se calcule comme suit :

$$CT_INSTALLATION = \sum_n ct_installation_n$$

Avec :

- *ct_installation*: le coefficient du coût total unitaire pour un arrêt dans une installation facturable « n », exprimé en €.

Le coefficient du coût total unitaire pour l'accès aux installations de service est de **30,70497 €/entrée** (valeur au 1^{er} janvier 2019). Lors de l'indexation, la valeur est arrondie à 6 décimales.

Le détail des installations facturables sera présenté en annexe au document de référence du réseau 2021.

Les arrêts obligatoires si les signaux l'imposent et les passages (sans arrêt) ne sont pas facturés.