



Analyse comparative dans le cadre du régime d'aide fédéral de soutien au transport de voyageurs par trains de nuit couvrant la période 2023-2024 en application de la loi du 7 juin 2023

26 novembre 2023

Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Comparaison des coûts externes entre le transport ferroviaire et le mode de transport concurrent avec les coûts externes les plus élevés	4

1. Introduction

Le présent document s'inscrit dans le cadre de la décision d'approbation¹ de la Commission européenne du 12 septembre 2023 quant au régime d'aide fédéral de soutien au transport de voyageurs par trains de nuit couvrant la période 2023-2024 en application de la loi du 7 juin 2023².

Le régime d'aide en question prend la forme d'une réduction complète de la redevance d'accès à l'infrastructure ferroviaire et des coûts d'énergie (coûts de transport et de distribution pour l'approvisionnement en courant de traction électrique, ainsi que les coûts d'approvisionnement en courant de traction).

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 ferroviaires³, 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 12 septembre 2023 de la Commission européenne relative aux dossiers d'aide d'État SA.105477 (2023/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 28 novembre 2023 portant sur les mesures d'exécution de la loi du 7 juin 2023 portant soutien au transport de voyageurs par trains de nuit. L'entrée en vigueur a été fixée au 1^{er} juillet 2023.

³ 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 externes entre le transport ferroviaire et le mode de transport concurrent avec les coûts externes les plus élevés

La Commission considère qu'une aide à la réduction des coûts externes est nécessaire et proportionnelle lorsque son intensité reste inférieure à 30% du coût total du transport ferroviaire et reste dans la limite de 50% des coûts éligibles.

Le **coût du subsidie** équivaut aux coûts liés aux redevances d'utilisation de l'infrastructure et aux facturations liées à l'approvisionnement en électricité (i.e., les coûts remboursés par la Mesure). La somme des deux est estimée à moins de [0-10] EUR par train-km.

Le **coût total moyen** par train-km pour un train de nuit en Belgique est estimé à [30-50] EUR. Cette estimation est basée sur des données obtenues par les opérateurs de trains de nuit.

De manière générale, **les coûts éligibles**, conformément au § 103 des lignes directrices ferroviaires, correspondent aux coûts externes que le transport ferroviaire (de longue distance par traction électrique) permet d'éviter par rapport aux modes concurrentes. Le § 109 des lignes directrices ferroviaires concernant les aides d'Etat explique que le point de comparaison sera le mode de transport qui représente le plus d'externalités négatives par apport à d'autres modes de transport potentiellement concurrents, dans ce cas-ci la voiture (voir tableau 1 ci-dessous).

Le calcul des coûts éligibles se base sur le manuel sur les coûts externes du transport de la Commission, dans sa version mise à jour de 2019.⁴

Le tableau ci-dessous contient un extrait de ce manuel.

Tableau 1: Extraits du tableau 73 du "Handbook on the external costs of transport Version 2019 – 1.1"

	Transport passagers, coûts externes, €-cent par passager-km					
	Voiture	Bus	Moto	Train à grande vitesse	Train électrique	Train diesel
Belgique	10,9	4,2	33,4	2,6	2,8	13,9

Sur base de ce tableau, la différence entre le coût externe moyen de la voiture et celui du train à traction électrique en Belgique s'élève à : $(10,9 - 2,8) = 8,1$ EUR-cent par passager-km, soit 0,08 EUR par passager-km.

Ce montant est ensuite converti en EUR par train-km, en le multipliant par le nombre de passagers par train de nuit estimés. Les coûts externes évités par train-km s'élèvent à 0,08 EUR par passager-km x [...] passagers par train = [...] EUR par train-km.

En combinant les trois éléments de réponse ci-dessus :

- ⇒ Le montant de l'aide est bien inférieur à 50% du coût éligible, et ce conformément au § 107, b) desdites lignes directrices.
- ⇒ L'aide exprimée de [0-10] EUR par train-km est également inférieure à 30% du coût total moyen du transport ferroviaire, conformément au § 107, b).
- ⇒ Cette approche qui fait application des exigences des §§ 103 et 107 desdites lignes directrices constitue une analyse des coûts externes évités, qui est transparente, raisonnée et quantifiée, entre le transport ferroviaire

⁴ Commission Européenne (2020), 'Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1', p. 163. Accessible à l'adresse suivante : <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>. Voir aussi les annexes, accessibles à l'adresse suivante : https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en.

et le transport routier, ce qui permet de respecter, en application de la décision SA. 105477 (cf. § 70), le § 105 de ces mêmes lignes directrices.