

# Droits d'accès et redevances

*Les directives européennes, transposées en droit belge, ont des implications dans notre quotidien. Ainsi en est-il de l'obligation de disposer d'une licence et d'un certificat de sécurité pour accéder au réseau belge, ou encore d'une redevance qui doit être acquittée pour l'utilisation de l'infrastructure.*



## La redevance en Belgique

En plus de sa licence d'exploitation et de son certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire doit encore demander au gestionnaire de l'infrastructure - en Belgique, il s'agit du CA Réseau - un sillon disponible et négocier le paiement pour son exploitation.

Instaurer un système non discriminatoire de répartition des capacités ferroviaires et de perception des redevances d'utilisation des infrastructures: c'est ce que vise la directive 95/19 du 19 juin 1995, traduite dans le droit belge le 11 décembre 1998.

En Belgique, la redevance d'utilisation de l'infrastructure constitue la contribution demandée par le gestionnaire de l'infrastructure (GI) aux entreprises ferroviaires (EF) pour les prestations suivantes:

- ▶ le droit d'accès aux lignes, aux gares et aux installations terminales, dans le respect de la réglementation de sécurité en vigueur;
- ▶ l'usage normal et l'usure consécutive à cet usage, des voies, des appareils de voies, des caténaires, des installations de signalisation et de télécommunication;
- ▶ l'intervention des dispatchers, des régulateurs, des signaleurs et d'autres agents du mouvement pour assurer la circulation des trains;
- ▶ la transmission aux EF d'informations sur la position des trains, à des heures ou en des lieux convenus, et sur des incidents ou des accidents;
- ▶ le contrôle, à l'initiative du GI, du respect des conditions contractuelles (notamment en ce qui concerne les connaissances professionnelles des agents de conduite et la conformité du matériel);
- ▶ l'établissement et la facturation de la redevance.

*"Dans les faits, des redevances séparées sont appliquées pour, d'une part, l'accès et l'utilisation des lignes (classiques et à grande vitesse) et, d'autre part, des gares et des installations terminales", explique Michel Dehon, conseiller à l'UCC Stratégie et Développement. "Le montant total de la redevance est réparti comme suit: environ 80 à 85 % pour l'accès et l'utilisation des lignes, et environ 15 à 20 % pour l'accès et l'utilisation des gares et des installations terminales".*

A noter que la fourniture de l'énergie de traction par le GI ainsi que d'autres prestations demandées le cas échéant par une EF ne sont pas couvertes par la redevance et font donc l'objet de facturations distinctes. C'est par exemple le cas pour le triage et la formation des trains, la desserte de raccordements, l'évacuation de trains en détresse jusqu'à la gare la plus proche, les mesures spécifiques nécessaires dans le cas du transport de marchandises dangereuses, les opérations de manutention et de stockage dans les plates-formes multimodales.



## Royaume-Uni

1 Les entreprises ferroviaires ont un statut leur garantissant l'indépendance juridique et l'autonomie de gestion. La quasi totalité du secteur (dont la totalité des services voyageurs) a été transférée au secteur privé.

2 Railtrack gère les voies et les infrastructures privatisées. Les services voyageurs sont gérés et exploités par le privé dans le cadre d'un système de concessions. L'Office of the Rail Regulator supervise le secteur, veillant à ce que personne ne fasse mauvais usage des droits d'accès.

3 Des exploitants de services voyageurs ("franchising system") et marchandises peuvent avoir accès au réseau en passant des accords commerciaux avec Railtrack.

4 L'Office of the Rail Regulator est compétent pour la délivrance des licences. Les entreprises doivent être approuvées par Railtrack au niveau des standards de sécurité.

5 Railtrack est responsable de l'allocation des sillons et propose les redevances d'utilisation. Ces opérations sont vérifiées par l'Office of the Rail Regulator.

## Suède

1 Les SJ appartiennent à l'Etat mais jouissent d'une indépendance commerciale totale. Les Administrations de transport nationales et régionales ont le droit d'acquiescer des entreprises de transport de voyageurs pour assurer les obligations de service public.

2 Il existe une séparation organisationnelle entre les sociétés d'exploitation et la gestion de l'infrastructure qui est du ressort de Bankverket.

3 Droits d'accès et de transit au-delà de la directive 91/440: le réseau est ouvert à tous pour le fret (sur base d'appel d'offres).

4 Les licences sont accordées par Järnvagsinspektionen.

5 Les redevances d'utilisation ont été décidées par les autorités publiques depuis 1988. Sur cette base, elles sont perçues par Banverket.

## Suisse

1 Les CFF sont une société anonyme de droit public dont l'actionnaire est l'Etat. Les obligations de service public font l'objet de contrats.

2 Des unités distinctes au sein de la société gèrent d'une part l'infrastructure et d'autre part l'exploitation des ressources ferroviaires.

3 Droits d'accès et de transit au-delà de la directive 91/440: la loi va plus loin pour le fret.

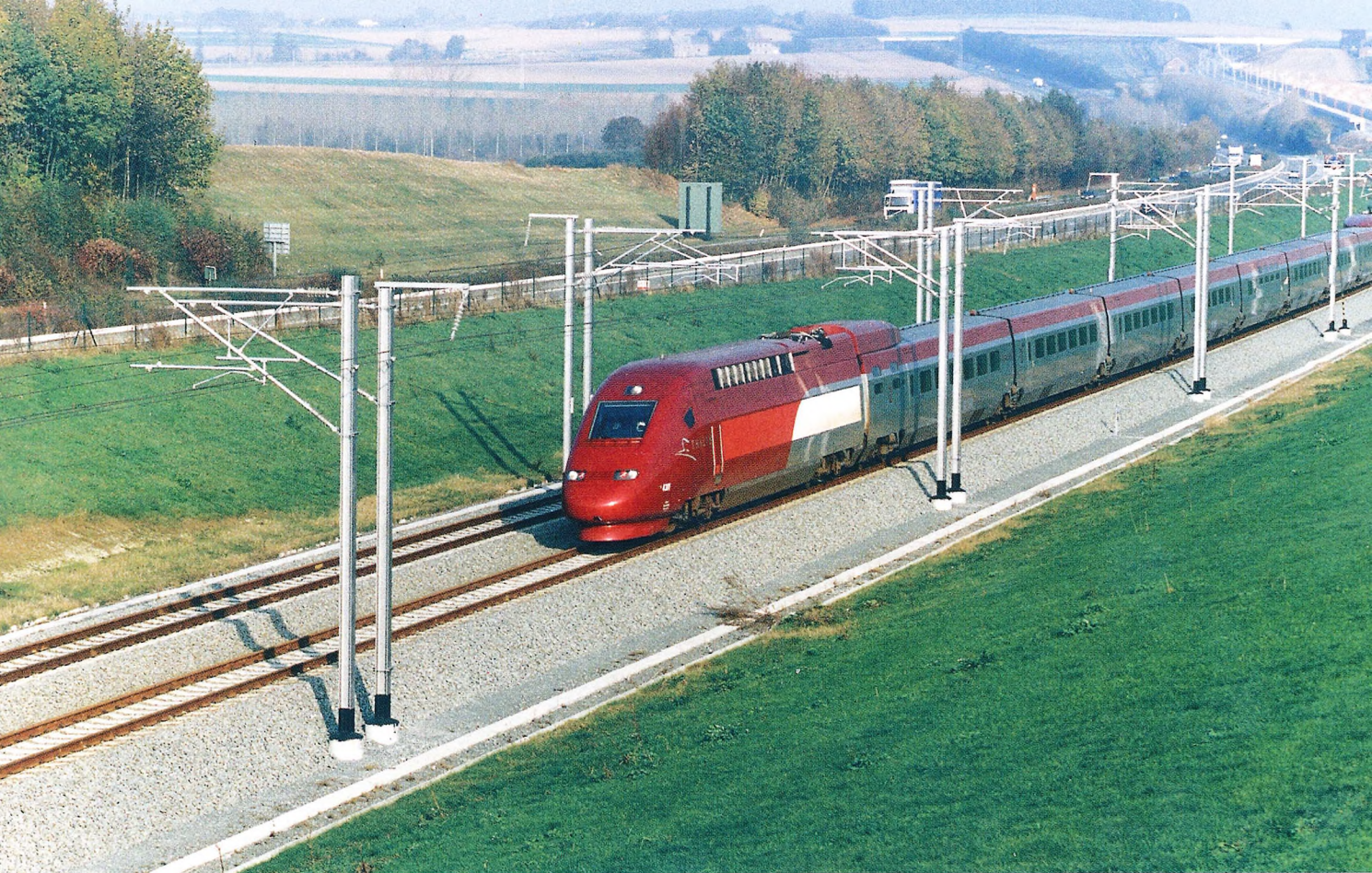
4 Les licences sont accordées par l'Office Fédéral du Transport (BAV) moyennant certaines conditions ayant trait à la sécurité, à la situation financière, au management ainsi qu'aux assurances et garanties financières. Leur durée est de dix ans.

5 La loi fixe la structure et le montant des redevances d'utilisation.

### Redevance

Pour pouvoir utiliser les infrastructures ferroviaires (voies, caténaires, installations de signalisation et de télécommunication, gares, installations terminales, etc.) mises à leur disposition et bénéficier de l'intervention des dispatchers, des régulateurs, des signaleurs et d'autres agents du mouvement pour assurer la circulation des trains, les entreprises ferroviaires doivent acquiescer une redevance.





## Comment s'opère le calcul ?

Les lignes du réseau sont subdivisées en tronçons auxquels sont associées des redevances de base applicables à tous les trains. La redevance de base par tronçon est proportionnelle à la longueur de ce dernier et tient compte d'un coefficient reflétant la valeur "commerciale" et l'équipement technique du tronçon.

La redevance par train est donc obtenue en multipliant la redevance de base propre à chaque tronçon emprunté par des coefficients qui dépendent des caractéristiques du train, à savoir la charge brute, le niveau de priorité de circulation dont bénéficie le train, notamment en cas de perturbation, le jour de la semaine et l'heure de circulation, etc.

Au montant ainsi obtenu, il faut encore ajouter une redevance pour l'utilisation des gares et des installations terminales. Cette redevance est liée à l'importance commerciale des gares et des installations terminales concernées, à leur affectation (voyageurs ou marchandises) et au type d'utilisation selon qu'il s'agit de la gare d'origine, de destination du

train ou d'une gare intermédiaire avec arrêt commercial.

La redevance d'infrastructure doit systématiquement être acquittée au gestionnaire de l'infrastructure par l'entreprise ferroviaire qui a demandé la circulation d'un train.

## Dans le cas de la SNCB

*"Chez nous, un arrêté royal stipule que la SNCB est aussi le gestionnaire d'infrastructure" rappelle Dirk Verdickt, conseiller principal à l'UCC Stratégie et Développement. "Dans la pratique, c'est le CA Réseau qui gère l'infrastructure et qui perçoit la redevance acquittée par les exploitants de services ferroviaires (le CA VI pour les trains internationaux de voyageurs, y compris les trains à grande vitesse -Thalys, Eurostar, interconnexion TGV France-, le CA VN pour les trains du service intérieur public, le CA B-Cargo pour les trains de marchandises)".*

Les paramètres intervenant dans les formules de calcul de prix de la redevance sont susceptibles d'être revus à l'occasion du renouvellement annuel des horaires.

A titre indicatif, la redevance globale par train-km et par type de trafic (aux conditions économiques de l'année 2000) est la suivante:

Trains à grande vitesse en site LGV:	325 BEF
Thalys (LGV et autres lignes conformes):	203 BEF
Trains internationaux sur ligne classique:	72 BEF
Trains de voyageurs du service intérieur:	de 50 à 90 BEF
Trains de marchandises:	de 55 à 60 BEF

### Directive 91/440

La directive européenne 91-440 est relative au développement des chemins de fer communautaires. Elle a comme objectif de faciliter l'adaptation des chemins de fer aux exigences du marché unique et d'accroître leur efficacité. Cette directive prévoit notamment la garantie d'indépendance de gestion, la séparation de la gestion des infrastructures et de l'exploitation et la garantie d'accès aux réseaux des autres Etats membres de l'Union européenne. Cette directive a été traduite dans la législation belge par l'arrêté royal du 5 février 1997.

### Directives 95/18 et 95/19

Ces deux autres directives complètent la précédente. La directive 95/18 permet aux entreprises qui veulent s'installer sur un réseau ferroviaire de demander une licence. La directive 95/19 prévoit la répartition des capacités d'infrastructure et la perception des redevances d'utilisation de ces infrastructures. L'arrêté royal du 11 décembre 1998, complété par l'arrêté ministériel du 23 mars 1999, détermine les procédures d'octroi des licences, des certificats de sécurité ainsi que les modalités d'attribution des capacités ferroviaires.

### Le "Paquet ferroviaire"

Le 22 janvier 1998, la Commission européenne adoptait trois projets de directives modifiant les textes des directives 91/440, 95/18 et 95/19. Dénommés "Paquet en matière d'infrastructure ferroviaire", ces textes doivent être considérés comme un ensemble.