

# Monitoring du marché ferroviaire belge

---

2017

---

LE SERVICE DE RÉGULATION  
DU TRANSPORT FERROVIAIRE



## Table des matières

Introduction.....	3
<b>PARTIE I : TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES .....</b>	<b>4</b>
1. Analyse macroéconomique du secteur du transport.....	4
1.1 Environnement du marché.....	4
1.2 Répartition modale.....	6
1.3 Potentiel du secteur ferroviaire .....	8
2. Évolutions du marché - types de transport.....	9
2.1 Évolution des segments et des trafics .....	9
2.2 Caractéristiques par forme de production.....	10
2.3 Perspective d'avenir pour les segments de marché rail .....	11
3. Évolutions du marché - concurrence dans le secteur ferroviaire .....	12
3.1 Part de marché du transport de marchandises.....	12
3.1.1 Opérateur cargo historique.....	13
3.1.2 Nouveaux entrants .....	13
3.2 Tendances résultant de la concurrence croissante.....	14
3.2.1 Taux de chargement en transport ferroviaire.....	14
3.2.2 Importance du transport national par rapport au transport international .....	15
4. Analyse SWOT récapitulative du transport ferroviaire de marchandises.....	17
5. Conclusion pour le transport ferroviaire de marchandises.....	18
<b>PARTIE II : TRANSPORT FERROVIAIRE DE PASSAGERS .....</b>	<b>19</b>
1. Analyse macroéconomique du transport de passagers.....	19
1.1 Environnement du marché.....	19
1.2 Répartition modale.....	19
1.3 Potentiel du secteur ferroviaire .....	20
1.3.1 Transport national de voyageurs.....	20
1.3.1 Transport international de voyageurs.....	20
2. Évolutions du marché.....	21
2.1 Volumes en transport de passagers .....	21
2.2 Concurrence dans le transport de passagers .....	21
2.2.1 Part de marché en transport international de voyageurs.....	21
2.2.2 Tendances résultant de la concurrence croissante .....	22
3. Analyse SWOT récapitulative pour le transport ferroviaire international de voyageurs.....	23
4. Conclusion pour le transport ferroviaire de voyageurs .....	24

## Introduction

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, le transport ferroviaire de marchandises est entièrement libéralisé en Belgique. La libéralisation du transport ferroviaire international de voyageurs a suivi en 2010. Avec le quatrième paquet ferroviaire, qui se focalise sur l'ouverture du marché du transport intérieur de voyageurs et le lancement d'une procédure d'appel d'offre pour l'attribution du contrat de service public, le marché ferroviaire sera, à quelques restrictions près, complètement libéralisé à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019.

L'objectif de ce processus de libéralisation est de créer un espace ferroviaire unique européen. Cependant, bien qu'il n'existera plus officiellement de monopôle sur le marché ferroviaire belge, force est de constater qu'il y a eu peu d'évolution dans ce domaine ces dernières années. L'opérateur historique détient toujours une position dominante et il y a peu de « nouveaux entrants » majeurs, ce qui laisse à penser qu'il y a des contraintes techniques, économiques et/ou opérationnelles.

En exerçant l'une de ses tâches - le suivi du marché - le Service de Régulation entend suivre et analyser les évolutions sur le marché. Les points critiques, les menaces et/ou les opportunités potentielles, entre autres, pourront ainsi être identifiés et il sera possible de suivre l'évolution de la concurrence sur le marché.

Le présent rapport de suivi du marché étudiera la position concurrentielle des entreprises ferroviaires, également la position concurrentielle du ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.

La première partie se penchera sur le marché du transport ferroviaire de marchandises. Dans un premier temps, l'analyse portera sur le marché et les évolutions sur le marché dans lequel opère le transport ferroviaire (cf. analyse macroéconomique). Ensuite, les développements observés sur le marché ferroviaire lui-même seront étudiés. L'analyse portera d'une part sur les trafics et segments et leur évolution et, d'autre part, sur les évolutions et tendances, dont la part de marché, entre entreprises ferroviaires (cf. analyse microéconomique).

La deuxième partie de ce rapport de suivi se penchera brièvement sur le marché ferroviaire des voyageurs, et surtout sur le transport international, compte tenu du fait que le marché national n'est pas encore libéralisé.

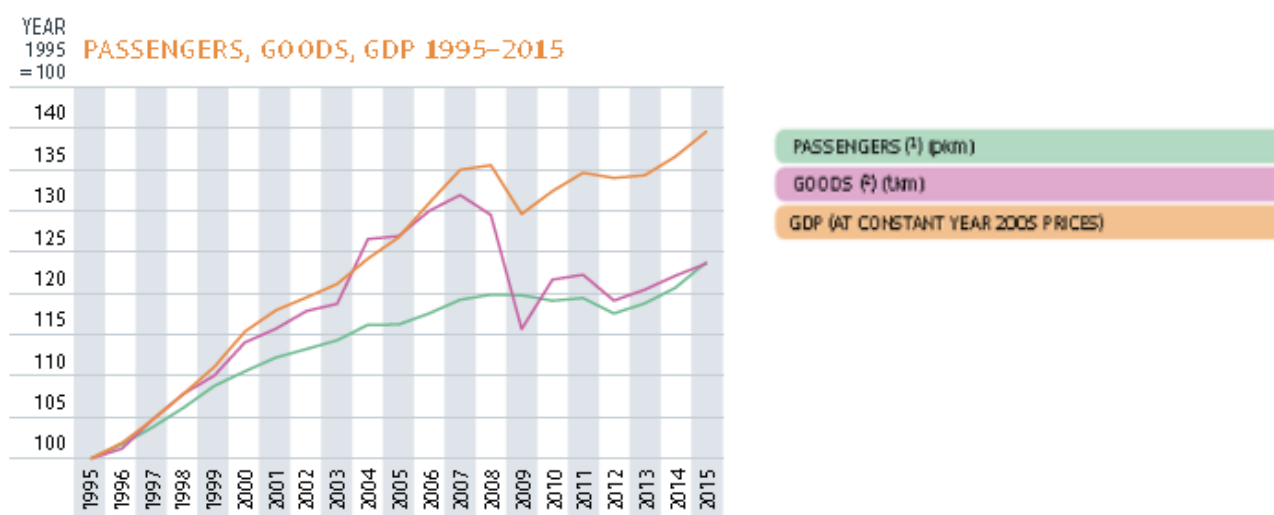
## PARTIE I : TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

### 1. Analyse macroéconomique du secteur du transport

#### 1.1 Environnement du marché

De manière générale, le développement du transport est principalement déterminé par la croissance économique et les flux commerciaux futurs. À cet égard, la croissance économique peut être analysée en examinant le produit intérieur brut (PIB). Le PIB est la valeur marchande de tous les biens et services qui sont produits en un an dans le pays étudié. Le **graphique 1** montre clairement le lien entre le PIB et le transport de marchandises. Le rapport n'est pas proportionnel : lorsque la croissance économique s'accélère, le trafic augmente de manière plus que proportionnelle. Et le transport diminue également de façon plus que proportionnelle en cas de repli économique.

**Graphique 1** : Lien entre le PIB et le transport de marchandises en Europe



Source : Commission européenne (2017), *EU transport in figures*

En 2017, le PIB de l'Europe (cf. UE-28) s'est élevé à 15.478 milliards d'euros, soit une hausse d'environ 2,4% par rapport à 2016. En Belgique, le PIB s'est chiffré à 423 milliards d'euros, soit une croissance de 1,7 %. Les taux de croissance de l'économie belge se situent en dessous de la moyenne européenne depuis plusieurs années (**Tableau 1**) et n'ont pas encore réussi à retrouver le niveau d'avant la crise<sup>1</sup>.

**Tableau 1** : Croissance du PIB – comparaison avec l'Europe

		2013	2014	2015	2016	2017
PIB (millions d'euros)	Belgique	399.354	404.518	410.290	416.285	423.282
	UE-28	13.596.457	14.064.992	14.819.049	15.115.430	15.478.200
Taux de croissance	Belgique	0,2	1,3	1,4	1,4	1,7
	UE-28	0,2	1,8	2,3	2,0	2,4

Source : BNB, Eurostat

<sup>1</sup> Avant la crise de 2008, la croissance du PIB atteignait en moyenne 2,5%.

Comme le montre le graphique ci-dessus, les chiffres de croissance du transport de marchandises en Europe suivent dans une large mesure - souvent avec un an de retard - les chiffres de croissance du PIB. Le secteur du transport et de la logistique représente environ 10 % du PIB total en Europe.

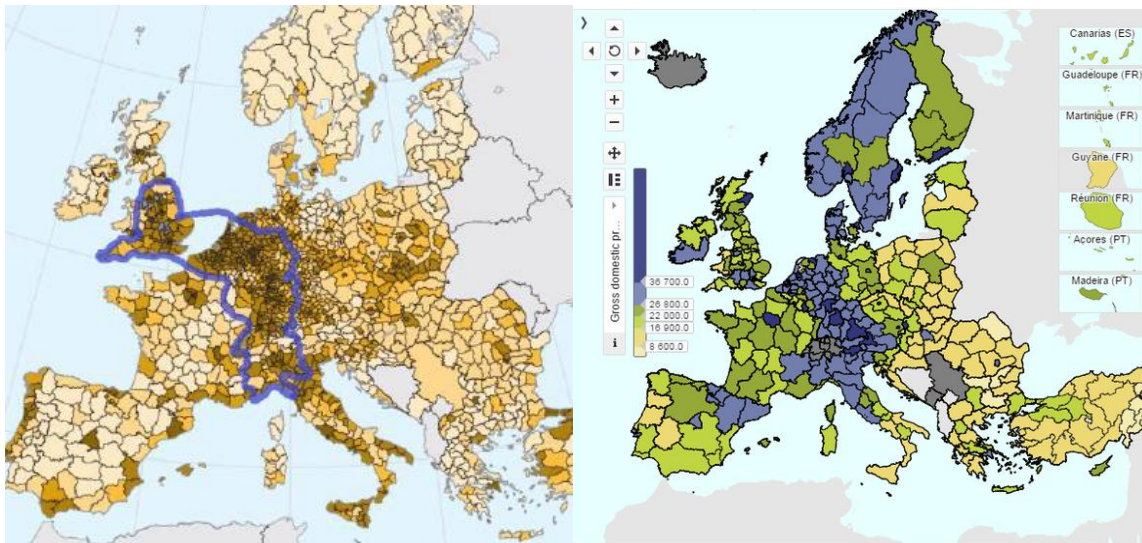
Il n'en va toutefois pas de même en Belgique. En effet, le transport de marchandises en Belgique connaît un léger recul. Avant la crise de 2008, le transport de marchandises représentait encore près de 65,7 milliards de tonnes-kilomètres. Mais suite à la crise économique, il a chuté fortement en 2009 (pour atteindre environ 57,7 milliards de tonnes-kilomètres). Malgré une légère embellie, le transport de marchandises n'a jamais suivi les chiffres de croissance du PIB et le niveau d'avant la crise n'a (provisoirement) plus été atteint (2016 : environ 64,4 milliards de tonnes-kilomètres). En 2017, le niveau a même baissé de nouveau pour atteindre 63 milliards de tonnes-kilomètres.<sup>2</sup>

Cet effet de découplage peut s'expliquer par des facteurs externes, comme l'introduction de la redevance kilométrique sur le transport de fret ou l'élargissement de l'UE et la migration de la capacité industrielle vers les pays d'Europe centrale et de l'est, où le coût du travail est moins élevé. La Belgique est un petit pays - qui est notamment confronté à des coûts salariaux élevés - le (une partie du) transport peut facilement être transféré dans d'autres pays. On peut clairement y voir les conséquences dans la répartition entre le transport national et le transport international de marchandises. Depuis la crise économique, le transport national de marchandises est resté assez stable en Belgique, alors que le transport international de marchandises a enregistré un net recul d'environ 30 % (qui a été absorbé par les chiffres de croissance observés dans d'autres pays de l'UE).

Néanmoins, le secteur du transport et de la logistique occupe encore une position relativement importante dans l'économie belge et il existe de nombreuses opportunités pour augmenter la croissance. La Belgique, grâce à sa position centrale, est une plaque tournante (potentiellement) de l'économie et de la logistique au sein du marché européen. La Belgique est située au carrefour des grands marchés européens (cf. France, Allemagne, Royaume-Uni), et 60 % du pouvoir d'achat européen est concentré dans un rayon de 500 kilomètres autour de la Belgique. Le graphique ci-dessous montre la densité de la population dans l'Union européenne. Comme le montre le graphique, on peut dire qu'il s'agit souvent des pays affichant le PIB par tête le plus élevé.

---

<sup>2</sup> banque de données Eurostat

**Graphique 2:** Densité de la population (à gauche) – PIB par tête au sein de l'UE (à droite)

Compte tenu du lien entre le PIB et l'évolution observée dans le domaine du transport, on peut dire que l'axe entre le Royaume-Uni et l'Allemagne/la Pologne et celui reliant le Royaume-Uni à l'Italie/la Suisse joueront un rôle en vue pour le secteur du transport dans un avenir prévisible également, ce qui ouvre également des perspectives pour la Belgique.

Même si le PIB est également en augmentation dans les pays d'Europe de l'est, il n'atteindra pas le même niveau dans un avenir proche. De plus, ces pays ne disposent pas de centres logistiques bien développés, comme c'est par exemple le cas à Anvers, Rotterdam ou Düsseldorf.

## 1.2 Répartition modale

Le fait que la Belgique reste et puisse rester un important carrefour économique et logistique en Europe se reflète également dans l'infrastructure de transport bien développée et la densité du réseau de transport (routes, voies ferrées, voies navigables, ports et aéroports).

Comme le montrent clairement le **Tableau 3** et le **Tableau 3**, le transport routier de marchandises est - de loin - le principal mode de transport, et ce depuis des années, malgré l'infrastructure bien développée au niveau du rail et des voies navigables notamment. Toutefois, comme le transport routier a enregistré un net recul en 2017 (d'environ -5 %) et que le transport de marchandises par rail et par navigation intérieure a parallèlement augmenté (de respectivement environ 5,5 % et 7,4 %), on n'observe qu'un faible transfert modal pour le transport de marchandises en Belgique.

**Tableau 2:** Répartition modale du transport terrestre de marchandises en Belgique (en millions de tonnes-kilomètres)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Route <sup>3</sup>	46 865	43 951	46 049	45 804	44 698	46 454	46 725	46 546	46 787	44 489
Rail	10 055	6 714	7 421	7 940	7 093	6 680	6 816	7 106	7 271	7 671
Navigation intérieure	8 746	7 087	9 070	9 251	10 420	10 365	10 451	10 426	10 331	11 098
<b>Total</b>	<b>65 666</b>	<b>57 751</b>	<b>62 540</b>	<b>62 995</b>	<b>62 212</b>	<b>63 499</b>	<b>63 992</b>	<b>64 078</b>	<b>64 388</b>	<b>63 259</b>

Source : Eurostat<sup>3</sup>, Infrabel

**Tableau 3:** Répartition modale du transport terrestre de marchandises en Belgique (en %)

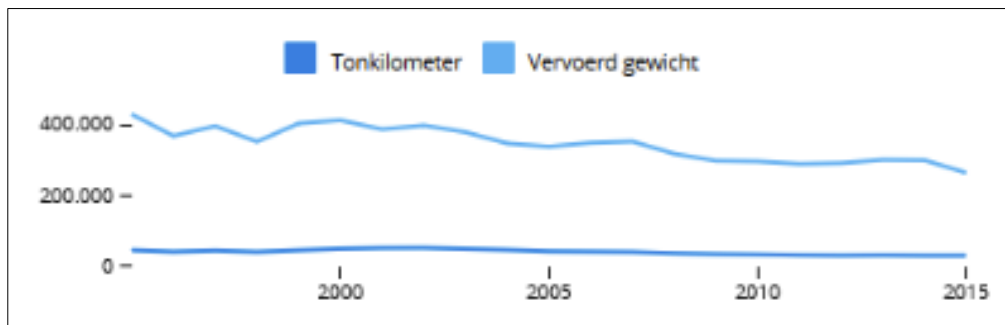
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Route <sup>3</sup>	71,4%	76,1%	73,6%	72,7%	71,8%	73,2%	73,0%	72,6%	72,7%	70,3%
Rail	15,3%	11,6%	11,9%	12,6%	11,4%	10,5%	10,7%	11,1%	11,3%	12,1%
Navigation intérieure	13,3%	12,3%	14,5%	14,7%	16,7%	16,3%	16,3%	16,3%	16,0%	17,5%

Comme le montrent les tableaux ci-dessus, on observe surtout une hausse pour la navigation intérieure, mais la part du ferroviaire augmente de nouveau également. À cet égard, il convient de remarquer que seule la navigation intérieure a dépassé le niveau d'avant la crise financière. Le secteur ferroviaire - qui a été comparativement le secteur le plus durement touché par la crise - est encore bien en deçà de celui d'avant la crise.

Toutefois, en raison de la croissance des deux secteurs ces dernières années, on peut dire que, par rapport à la dernière décennie, on observe les premiers signes positifs d'une meilleure répartition de la capacité de transport entre les différents modes et la résolution de quelques problèmes auxquels le secteur du transport est confronté (dont la congestion et les problèmes environnementaux).

À cet égard, il convient naturellement de remarquer que ce transfert modal résulte surtout de la baisse du transport routier de marchandises (en tonnes-kilomètres). Les prochaines années nous diront si cette baisse du transport routier se poursuivra et si elle résultera directement des problèmes de congestion, de l'utilisation d'autres types de véhicules (cf. camionnettes), de la hausse des prix du diesel, du souci de développement durable/ou de la redevance kilométrique, entre autres. On peut toutefois déjà dire que le transport routier se caractérise par un taux de chargement moins élevé. Par conséquent, une diminution du nombre de tonnes-kilomètres n'est pas proportionnelle à une diminution du nombre de kilomètres parcourus (**Graphique 3**).

<sup>3</sup> Le transport routier englobe le transport national, y compris le cabotage (cf. transport en Belgique, réalisé par un véhicule d'un autre pays), ainsi que le transport international par des véhicules belges et non belges et comprend les importations et les exportations, le transit et le cross trade (cf. transport effectué entre 2 pays par un véhicule d'un autre pays). À cet égard, on part de l'hypothèse que le transport moyen s'effectue sur 100 km pour les importations, les exportations et le cross trade et sur 200 km pour le transit. De plus, les camionnettes ne sont pas reprises dans cette part.

**Graphique 3:** Transport routier de marchandises 1995-2016: tonnes-kilomètres vs poids transporté

Source : Statbel

Néanmoins, on observe - malgré quelques inconvénients structurels du train par rapport à d'autres moyens de transport (ils seront étudiés ultérieurement), des tendances positives au niveau du transport ferroviaire qui vont dans le sens du transfert modal souhaité. À cet égard, nous attirons l'attention notamment sur la flexibilité légèrement accrue du transport ferroviaire, les écarts de prix qui s'amenuisent, mais également sur les nouvelles entreprises et transports qui optent plus souvent pour le transport ferroviaire (ou la navigation intérieure), notamment en raison de leur plus grande sensibilité aux problèmes environnementaux. Ces thèmes seront également étudiés ultérieurement.

### 1.3 Potentiel du secteur ferroviaire

Les paragraphes qui précèdent montrent clairement qu'il y a encore un important potentiel de croissance pour le secteur ferroviaire.

Comme le montre le **Graphique 1**, on peut dire de manière générale que le secteur du transport suit la croissance économique. Toutefois, cela n'a pas été le cas ces dernières années en Belgique, parce que des glissements importants s'opèrent dans les différents pays européens. Parmi les raisons expliquant ce constat, citons notamment les coûts salariaux élevés, mais également, par exemple, la redevance kilométrique sur les poids lourds introduite récemment en Belgique et la hausse des prix du diesel. Toutefois, la position stratégique de la Belgique offre, pour le secteur du transport, des possibilités de croissance conformes à celle du PIB.

Les marges de croissance sont encore importantes en Belgique pour le secteur du transport (cfr croissance du PIB national et européen), cela offre, par conséquent également des perspectives pour le secteur ferroviaire, même si le transport routier se redressera également ces prochaines années.

En 2017, nous avons assisté à un léger transfert modal suite à la nette baisse du transport de marchandises, mais également à la croissance du transport ferroviaire et de la navigation intérieure. Le rail ne cesse ainsi de gagner des parts de marché, également comme élément de la chaîne logistique. Cela se reflète aussi au niveau de la clientèle des entreprises ferroviaires qui se compose souvent de prestataires de services logistiques - outre les entreprises ferroviaires logistiques et l'industrie elle-même.



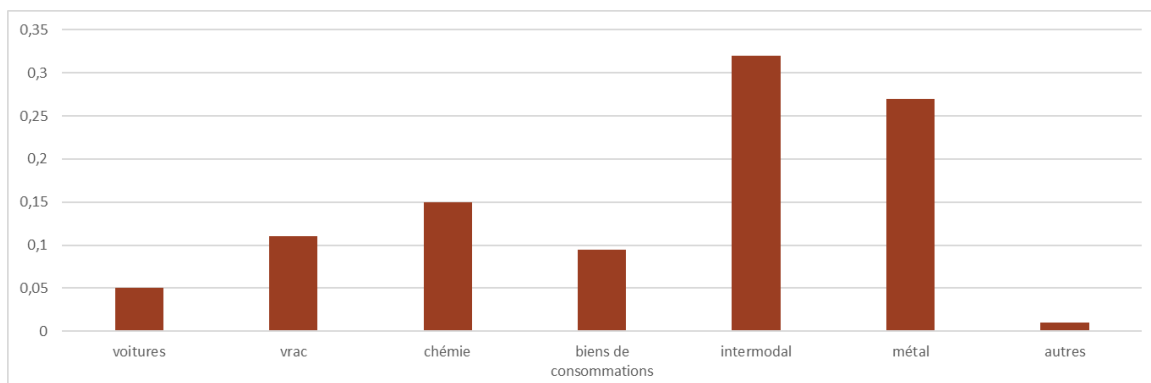
## 2. Évolutions du marché - types de transport

Comme expliqué dans l'analyse macroéconomique, le secteur ferroviaire a enregistré une croissance sensible en 2017. Ainsi, plus de 60 millions de tonnes ont été transportées, soit une hausse d'environ 5,5 % en nombre de tonnes-kilomètres. Dans les paragraphes suivants, nous examinons si cette hausse peut s'expliquer par les évolutions observées dans certains segments du marché ou trafics, ce qui peut contribuer à se faire une idée des perspectives éventuelles.

### 2.1 Évolution des segments et des trafics

Le **Graphique 4** donne un aperçu de la composition actuelle des trafics pour le transport ferroviaire en 2017. Il montre que ce sont surtout les conteneurs (cf. les trains intermodaux), les métaux (via les trains-complets) et les produits chimiques qui sont transportés par rail. Mais le vrac, les biens de consommation et les voitures constituent également une part considérable du marché. De plus, on peut dire que peu de nouveaux trafics viennent s'ajouter et que les principaux segments du marché restent encore les principaux marchés en croissance. En ce qui concerne le sous-segment maritime surtout – où un train remplace environ 60 à 80 camions – la croissance peut notamment s'expliquer par un 'level playing field' plus équilibré.

**Graphique 4:** Composition des trafics du transport ferroviaire



Source : propre composition sur la base des chiffres d'Infrabel et des entreprises ferroviaires

Les principales liaisons ferroviaires<sup>4</sup> – qu'on retrouve souvent pour les trois principaux marchés tels que définis ci-dessus – étaient les suivantes pour 2017 :

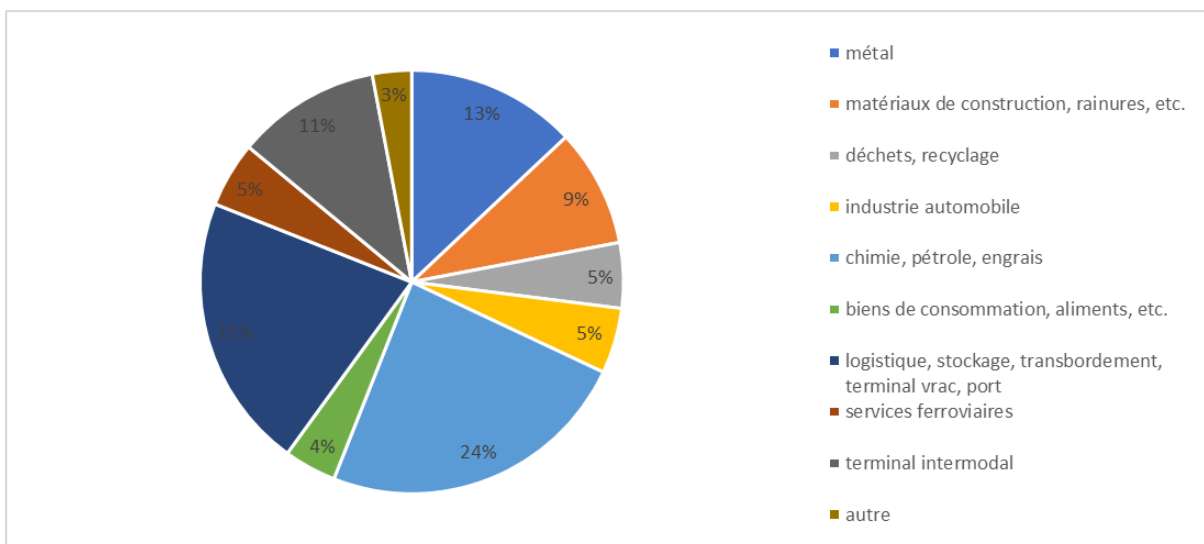
- Gand – La Louvière/Clabecq (produits sidérurgiques) : 2.643 trajets
- Anvers/Genk – Gremberg, Cologne (trains de marchandises mixtes) : 2.252 trajets
- Châtelet – Genk (produits sidérurgiques) : 1.336 trajets
- Gand/Dunkerque – Liège (produits sidérurgiques): 1.200 trajets
- Anvers – Gallarate, Italie (trains intermodaux) : 1.140 trajets
- Anvers – Ludwigshafen (e.a. produits chimiques) : 1.066 trajets
- Anvers – Balen/Budel (minerai de zinc): 915 trajets
- Gand – Terneuzen (produits chimiques) : 907 trajets
- Anvers – Athus (transport intermodal) : 854 trajets

<sup>4</sup> Sur la base du nombre de sillons demandés (cf. nombre de trajets en charge) en Belgique.

Comme le montrent les liaisons ferroviaires ci-dessus, la région d'Anvers est une zone très importante en ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises. Plus de la moitié des trains roulent depuis ou vers Anvers. À cet égard, notons que le port à lui seul représente environ 30 % de l'ensemble du trafic. Le nombre de trains dans le port d'Anvers se compose principalement du transport en amont et en aval, tandis que le transport diffus, le transport combiné et les trains-complets ont une part plus ou moins égale.

Pour avoir une idée de la manière dont les embranchements ferroviaires sont liés aux entreprises dans certains segments, Technum<sup>5</sup> a créé une banque de données du nombre d'embranchements ferroviaires par secteur industriel : plus de la moitié d'entre eux se situent dans la région d'Anvers. Comme le montre le **Graphique 5**, la majorité des embranchements ferroviaires sont liés à des entreprises actives dans le secteur de la chimie (24%), celui de la logistique (21%), l'industrie sidérurgique (13%), le secteur des déchets (11%) et celui des matériaux de construction (9%). Il convient de remarquer que la banque de données comprend tous les clients qui ont un contrat d'embranchement ferroviaire avec Infrabel, indépendamment du trafic ou de la situation actuelle de l'entreprise.

**Graphique 5 : Embranchements ferroviaires par secteur industriel**



Source : Technum, 2015

## 2.2 Caractéristiques par forme de production

Le fait que ce soient surtout certains transports ou segments du marché qui soient desservis par le rail est une conséquence directe de certaines caractéristiques du secteur ferroviaire lui-même, dont le coût et l'accessibilité entre la voie ferrée et l'origine/la destination des biens.

Sur la base de ces caractéristiques, le rail est également souvent subdivisé selon la forme de production en trains intermodaux, en trains-complets conventionnels et en transport diffus.

<sup>5</sup> Technum, 2015. Onderzoek naar de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor in België.

Les trains intermodaux englobent les conteneurs maritimes et continentaux et le transport accompagné. Comme le transport ferroviaire se caractérise par une structure de coûts plate présentant des coûts fixes élevés, mais des coûts variables supplémentaires (relativement) faibles par tonne-kilomètre, le segment intermodal est surtout concurrentiel sur de longues distances (à partir de 500 à 700 km). De plus, le rail est, pour le sous-segment maritime, adapté à l'acheminement et à l'expédition rapides de gros volumes. C'est un marché concurrentiel comptant de nombreux fournisseurs de services de traction.

Les mêmes limites liées à la distance - le transport étant surtout compétitif sur de longues distances - s'appliquent au transport diffus (cf. les wagons complets ou unit cargo qui roulent souvent entre des chantiers de triage pour des trains à composer avec de l'acier, des produits chimiques, des voitures, des biens de consommation, etc.). Le transport ferroviaire sur des distances moyennes (150 - 700 km) avec des volumes moins importants est moins compétitif en raison des coûts fixes élevés et du coût du last mile.

Pour les trains-complets conventionnels, pour lesquels on roule entre deux embranchements ferroviaires avec des volumes importants (par ex. vrac sec ou vrac liquide, acier, voitures) et sur une base régulière, le rail peut également être compétitif, même sur des distances très courtes. Pour des segments du marché comme l'acier ou le vrac liquide (par ex. les produits chimiques), le rail est un mode de transport efficace, précisément en raison des caractéristiques du produit. En outre, le rail s'inscrit bien dans les processus industriels.

### 2.3 Perspective d'avenir pour les segments du marché ferroviaire

Par le passé, on a souvent constaté que seuls certains transports sont (peuvent être) rentables par le rail. Cette évolution n'a fait que se confirmer au fil des ans.

Ainsi, le secteur ferroviaire est confronté à des coûts d'investissement élevés - certainement par rapport au transport routier par exemple - et à des coûts de sillon de base relativement faibles. Par conséquent, le transport ferroviaire ne peut souvent être rentable que sur de longues distances.

De plus, le coût du last mile est souvent assez élevé, notamment en raison des frais de transbordement élevés, des coûts de transport par camion en amont et en aval pour les conteneurs et des manœuvres et commandes pour les wagons complets. Il en résulte que les transports ne sont souvent rentables que s'il y a une bonne accessibilité de la voie ferrée. Ainsi, le secteur ferroviaire est bien adapté au transport volumineux entre usines et sites (processus industriels), où le train roule sur des relations fixes selon un horaire fixe.

C'est surtout si ces deux conditions sont remplies (cf. distance et accessibilité) que le rail est le mode de transport idéal pour des produits spécifiques, comme les transports lourds ou les produits longs.

C'est la raison pour laquelle ce sont surtout les trains intermodaux avec des conteneurs et des trains-complets - qui peuvent déjà être compétitifs sur de plus courtes distances en raison des bons embranchements et des volumes importants - qui continueront à progresser dans le futur.

S'il n'y a pas de changement structurel dans le secteur du transport et la politique de transport en général et dans le secteur ferroviaire en particulier, cette tendance ne pourra que se poursuivre et les chiffres de croissance ne seront réalistes que dans ces segments du marché.

### 3. Évolutions du marché - concurrence dans le secteur ferroviaire

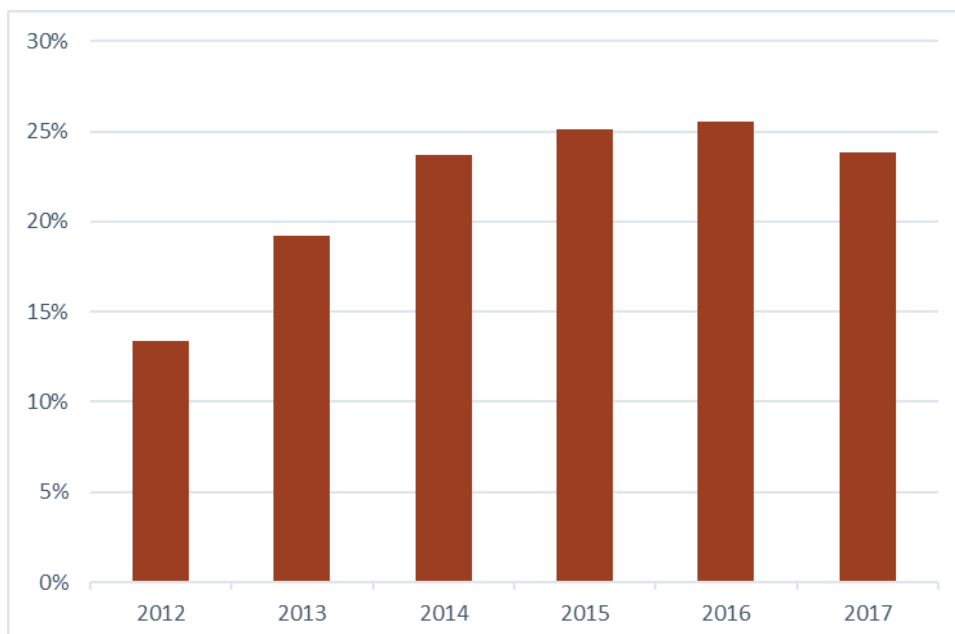
Comme expliqué plus haut, le transport ferroviaire de marchandises a enregistré une croissance sensible en 2017. Ce chapitre analyse la ventilation de cette croissance entre les différentes entreprises ferroviaires et l'impact de la concurrence.

En 2017, il y avait 12 entreprises ferroviaires (Lineas, Captrain, CFL Cargo, Crossrail Benelux, DB Schenker, EuroCargo Rail, Europorte, Railtraxx, Rotterdam Rail Feeding, SNCF Fret, RTB Cargo et HSL Polska), soit moins qu'en 2013 où on comptait encore 15 entreprises ferroviaires. Des réorganisations internes et des choix opérationnels et stratégiques de groupes multinationaux sont à la base de la diminution du nombre d'opérateurs actifs en Belgique.

#### 3.1 Part de marché du transport de marchandises

Depuis la libéralisation en 2007, la part de marché du transport de marchandises par l'opérateur non historique s'est accrue en passant de 5 % à 24 % (en trains-kilomètres) en 2017, soit une légère baisse par rapport à 2016 (environ 25,5 %). Exprimée en tonnes-kilomètres, cette part s'élève actuellement à 23 %. Le transport de marchandises a donc connu une très légère tendance positive ces dernières années en ce qui concerne la concurrence sur le marché. De manière générale, on peut toutefois dire que, même si le nombre d'entreprises ferroviaires opérant sur le marché belge est relativement élevé, la concurrence (p. ex. la part de marché) est encore assez limitée. En Europe, la part de marché pour les nouveaux entrants est, en moyenne, beaucoup plus élevée (environ 40%).

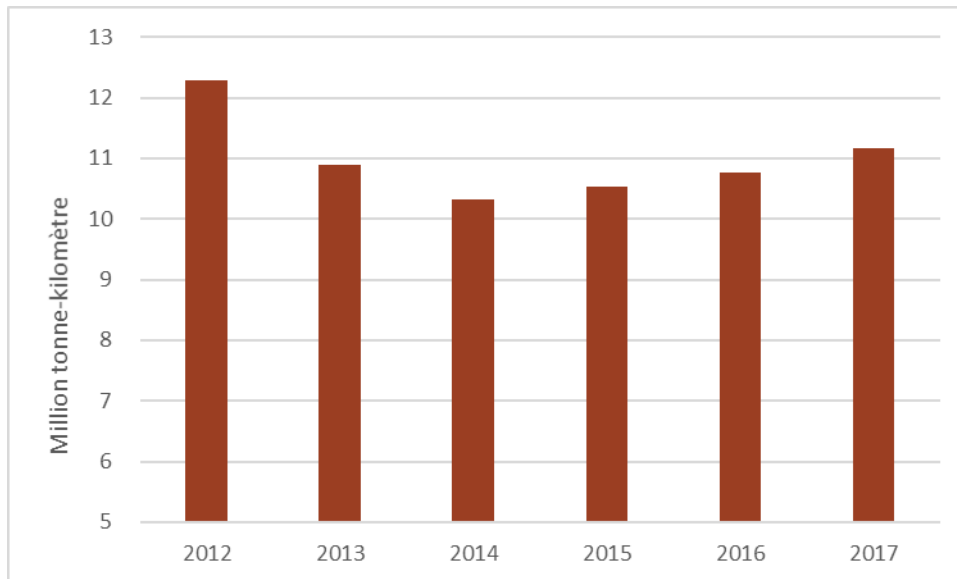
**Graphique 6:** Part de marché des nouveaux entrants dans le marché du transport de marchandises en Belgique (en trains-kilomètres)



### 3.1.1 Opérateur fret historique

Comme expliqué plus haut, la part de marché de l'opérateur fret historique (privatisé depuis 2015) a augmenté pour la première fois en 2017 depuis la libéralisation. Cela n'est pas dû à un recul du transport au niveau des nouveaux entrants, mais simplement à la forte croissance de l'opérateur fret historique lui-même. Depuis quelques années, il enregistre en effet une faible croissance en tonnes-kilomètres parcourus (en Belgique) et, en 2017, il a atteint une hausse de près de 4 %. Notons que le niveau d'avant la crise économique et financière n'a pas encore été atteint. (**Graphique 7**)

**Graphique 7:** Évolution des tonnes-kilomètres parcourus de l'opérateur historique



Ainsi, la libéralisation a accentué la concurrence et incité les opérateurs ferroviaires à adapter leurs modèles d'entreprise et stratégique. L'opérateur fret historique, notamment, n'a pas agi autrement. Il se déploie non seulement sur son marché domestique, mais explore également des marchés internationaux en expansion. À cet égard, des connexions avec d'autres hubs économiques européens sont créées ou renforcées. Par ailleurs, il a également augmenté son taux de chargement de manière sensible. Il en a résulté une hausse de la productivité et de la rentabilité, comme expliqué plus en détail au paragraphe 3.2 "Tendances résultant de la concurrence croissante".

### 3.1.2 Nouveaux entrants

Comme expliqué plus haut, la légère diminution de la part de marché des nouveaux entrants ne doit pas s'analyser comme une évolution en tous points négative. Globalement, toutes les entreprises ferroviaires enregistrent une croissance du nombre de tonnes-kilomètres. Outre l'augmentation de près de 4 % constatée pour l'opérateur fret historique, les nouveaux entrants ont enregistré une augmentation des tonnes-kilomètres de plus de 10 % en moyenne en 2017.

De plus, ils s'attaquent aujourd'hui à des marchés qui étaient auparavant l'apanage de l'opérateur historique. Ainsi, il y a à présent d'autres entreprises ferroviaires qui proposent du trafic diffus et des trajets de last mile tout en étant rentables dans ces domaines.

La concurrence entre les différentes entreprises ferroviaires (déjà présentes) évolue donc positivement ces dernières années. Le fait que plusieurs entreprises ferroviaires n'entrent pas sur le marché chaque année s'explique par quelques barrières d'importance dont les obstacles technologiques et les frais d'investissement élevés : les frais d'entrée dans le système ferroviaire (embranchements, traction, personnel), l'installation obligatoire de l'ETCS d'ici 2025 (qui représente un coût d'environ 340.000 euros par locomotive), etc. Ces coûts (d'investissement) élevés, entre autres, expliquent l'inertie dans l'évolution de la concurrence sur le marché ferroviaire et sont également la raison pour laquelle l'écart entre l'opérateur historique et les nouveaux entrants reste si grand. Alors que l'opérateur historique avait déjà le matériel à disposition ainsi que certains segments du marché via des contrats publics et a pu continuer à se développer sur cette base, les nouveaux entrants ont dû supporter eux-mêmes ces investissements dans leur totalité et explorer eux-mêmes de nouveaux marchés.

Il ne faut pas perdre de vue qu'environ un cinquième de la part de marché des « nouveaux entrants » est détenue par un opérateur historique étranger. De plus, seuls trois opérateurs non historiques ont une part de marché supérieure à 3 %. Le plus grand opérateur fret indépendant détient une part de marché d'environ 9%. Le deuxième a une part de marché de près de 7% et le troisième, de 4%. Les autres nouveaux entrants ont une part de marché située entre 0 % et 3 %.

## 3.2 Tendances résultant de la concurrence croissante

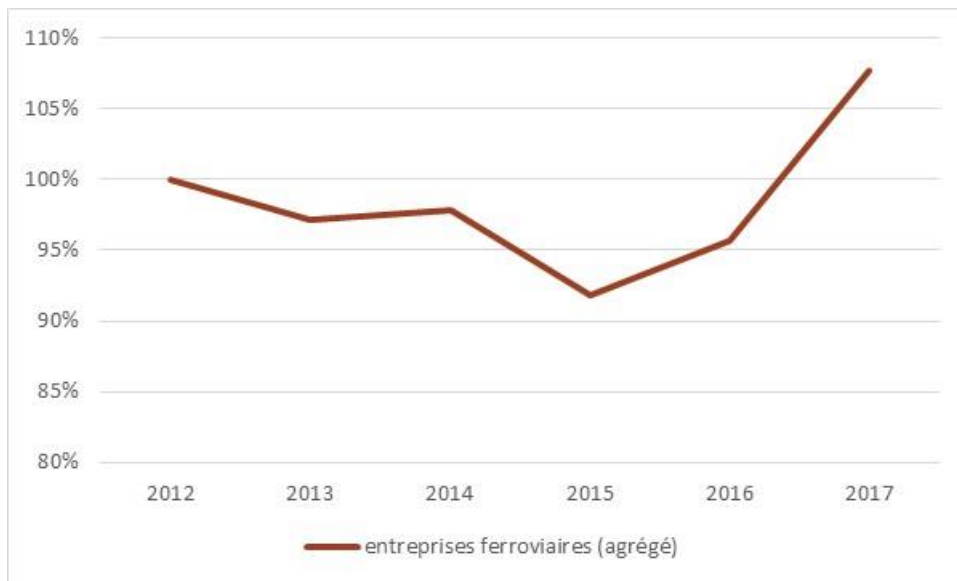
Comme expliqué plus haut, plusieurs entreprises ferroviaires sont en train d'optimiser leur fonctionnement. Cette démarche est nécessaire pour rester rentable et est une conséquence directe de l'âpre concurrence que se livrent les entreprises ferroviaires, sans oublier les autres modes de transport. En plus de l'adaptation des modèles d'entreprise, les entreprises ferroviaires se soucient notamment du taux de chargement et de l'importance (croissante) du transport international.

### 3.2.1 Taux de chargement en transport ferroviaire

Il va de soi qu'optimiser le taux de chargement présente plusieurs avantages et rendra le transport ferroviaire plus attractif. En effet, un taux de chargement accru permet une meilleure répartition des coûts par unité transportée, et en d'autres termes une diminution des coûts.

Comme expliqué plus haut, l'opérateur historique, notamment, a sensiblement augmenté son taux de chargement l'année dernière. C'est là une tendance positive qui a également été observée dans la plupart des autres entreprises ferroviaires en 2017. Dans le graphique 8 **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**, les tonnages transportés sont indiqués par rapport au nombre total de trains-kilomètres parcourus (avec 2012 comme niveau de base). Cela donne une indication du taux de chargement et de son évolution.

**Graphique 8:** Évolution du taux de chargement (tonnage par train-kilomètre) – par rapport au niveau de 2012



En 2017, le taux de chargement (cf. tonnes par train-kilomètre) a été pour la première fois supérieur à celui de 2012. Cette hausse du taux de chargement indique que le secteur mise pleinement sur l'efficacité.

Malgré cette augmentation, la marge d'amélioration est encore importante et un très grand nombre de trains roulent souvent pratiquement à vide. En 2017, il y a eu 125.908 trains chargés (cf. sillons effectifs) et 57.370 trains ont roulé à vide. Cela signifie que plus de 30 % des trains ont roulé à vide. Naturellement, il ne s'agit, dans ce dernier cas, pas toujours de sillons (plus) longs. Néanmoins, cette part est très élevée. De plus, il convient de souligner que nombre de trains chargés ne sont pas remplis de manière optimale et que des conteneurs vides par exemple sont également pris en compte.

En plus d'agir sur le taux de chargement, il serait naturellement plus avantageux de faire rouler des trains plus longs et plus lourds.

Pour ces deux aspects, regrouper des flux de marchandises offre peut-être des solutions qui favoriseraient la compétitivité du secteur.

### 3.2.2 Importance du transport national par rapport au transport international

Comme expliqué plus haut, la Belgique est un important pays de transit. Une grande partie du transport de marchandises s'effectue depuis ou vers notre pays (cf. importations et exportations). Même si la part du transport international s'est amoindrie ces dernières années pour le transport terrestre de marchandises en général (notamment le transport routier), il n'en va pas ainsi pour le transport ferroviaire. La part du transport international pour ce mode de transport est encore très importante et s'est même accrue légèrement ces dernières années. Comme le rail est surtout concurrentiel sur de longues distances - à l'exception des trains-complets conventionnels - cette tendance n'est pas non plus anormale.

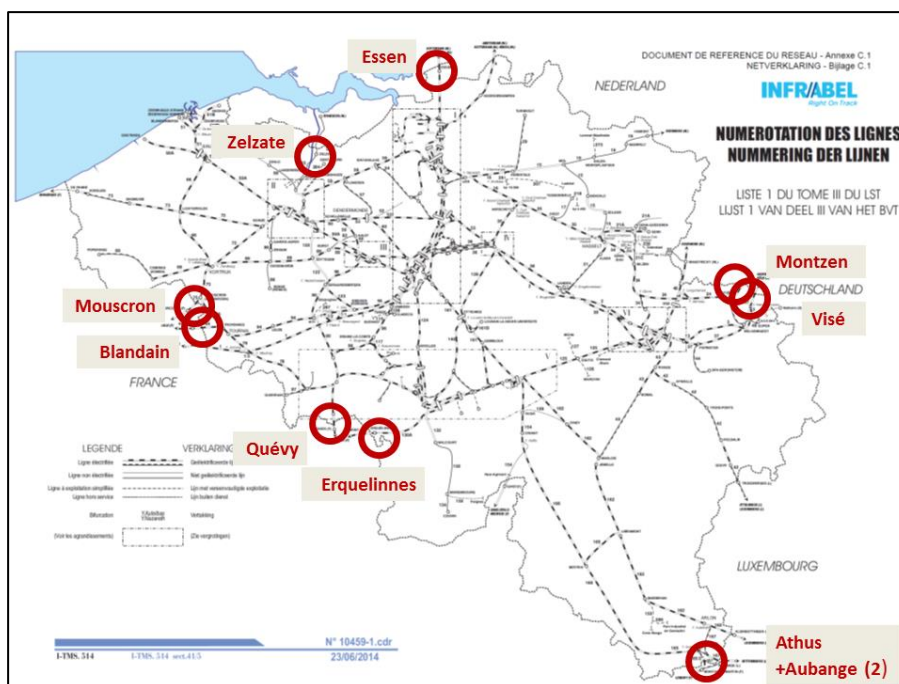
En 2017, environ la moitié des trajets chargés (cf. sillons demandés et effectivement utilisés) ont été des trajets depuis ou vers l'étranger. Si on convertit ce nombre en trains-kilomètres, cette part augmente de manière considérable. De plus, il convient de souligner que - comme expliqué plus haut - une très grande partie des trains roulent depuis ou vers les ports ou d'autres centres logistiques. La part des marchandises importées ou exportées est donc encore nettement plus élevée.

De plus, on constate également que la part des marchandises transportées par les entreprises ferroviaires belges sur des sillons étrangers a fortement progressé en 2017 (hausse d'environ 10 %).

À cet égard, la Belgique dispose de 18 points frontières entre le réseau belge et les réseaux des pays voisins, dont 11 jouent un rôle dans le domaine du transport de marchandises (**Graphique 9**).

La majorité des trains (environ 40%) passent par le point frontière de Montzen. La plupart d'entre eux sont des trains intermodaux. Aux deuxièmes points frontières les plus utilisés que sont Athus et Aubange (environ 20 %) roulent aussi bien des trains-complets que du trafic diffus et des trains intermodaux. Les points frontières de Mouscron (environ 13%) et Essen (environ 9%) voient également passer du trafic mixte, tandis que les autres points frontières accueillent principalement des trains-blocs et dans une moindre mesure du trafic diffus.

**Graphique 9 : Points frontières du réseau ferroviaire belge**



Dans la mesure où, partout en Europe, une part (relativement) importante du transport ferroviaire de marchandises est de nature internationale, l'Europe cherche à faciliter l'organisation de ce type de transport, notamment via la Directive (UE) 9013/2010. De grandes améliorations ont été réalisées en termes de connectivité entre des centres logistiques européens importants et des hubs industriels (et il faudra encore renforcer cette connectivité dans le futur) via certains corridors. Un one-stop-shop permet de grandement faciliter l'organisation et l'affectation de ces sillons, ce qui favorise le trafic international (comme en témoigne la croissance de la part du transport international en Belgique).



## 4. Analyse SWOT récapitulative du transport ferroviaire de marchandises

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des forces et faiblesses du secteur ferroviaire, mais également des opportunités et menaces telles qu'elles ont été décrites plus haut dans le rapport. Cet aperçu se base sur une analyse plutôt qualitative.

**Tableau 4:** Analyse SWOT du transport ferroviaire de marchandises

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le secteur ferroviaire est bien adapté au transport volumineux entre usines et sites (processus industriels) - le train roule sur des relations fixes selon un horaire fixe</li> <li>- Le transport ferroviaire est rentable sur de longues distances</li> <li>- Le coût des sillons de base n'est pas élevé</li> <li>- Mode de transport idéal pour des produits spécifiques, comme les transports lourds ou les produits longs</li> <li>- Image positive en termes de développement durable</li> <li>- Le rail est plus sûr que la route (par ex. pour les produits chimiques dans des conteneurs-citernes)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les frais d'entrée dans le système ferroviaire sont élevés (embranchements, traction, installation obligatoire de l'ETCS, frais de personnel élevés, etc.)</li> <li>- Le coût du last mile est élevé (notamment le coût de transbordement, le camionnage en amont et en aval pour les conteneurs et les manœuvres et commandes pour les wagons complets)</li> <li>- Les transports sur de courtes distances ne sont guère rentables</li> <li>- Peu de flexibilité en ce qui concerne les routes alternatives, les demandes de sillons, la résolution de problèmes</li> <li>- Le rail n'est pas suffisamment intégré dans les réseaux logistiques globaux</li> <li>- Limites (capacité) de l'infrastructure, notamment en raison du transport mixte de marchandises et de passagers</li> <li>- Problèmes opérationnels, dont le manque de conducteurs de trains</li> <li>- 'Level playing field' inexistant/limité entre différents modes de transport</li> <li>- Pas d'aide ciblée pour stimuler le transfert modal (cf. manque de soutien financier ou de vision à long terme pour l'infrastructure par ex.)</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potentiel énorme du secteur des marchandises en Belgique (cf. PIB)</li> <li>- Tenir compte de l'impact de la redevance kilométrique</li> <li>- Augmentation du taux d'utilisation et du regroupement de volumes notamment via une meilleure collaboration entre entreprises ferroviaires</li> <li>- Poursuite du développement de nouveaux modèles d'entreprise, pour comprimer davantage les coûts, accroître la qualité et donc la fiabilité, améliorer la flexibilité, etc.</li> <li>- Standardisation des unités de chargement, de sorte que le transfert entre modes de transport soit toujours possible</li> <li>- Développement de 'freight villages'/railports à côté des terminaux (continentaux)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sans approche globale, le transport ferroviaire en est réduit à des trains-complets industriels et des trains de conteneurs sur de longues distances</li> <li>- Délocalisations d'entreprises (pas d'embranchements ferroviaires présents)</li> <li>- Manque de conducteurs de trains et perte de compétences dans le secteur ferroviaire (notamment un manque de formations)</li> <li>- Réglementation trop stricte (surtout pour les nouveaux entrants et les distances plus courtes) - un assouplissement des règles concernant les lignes industrielles par ex. serait souhaitable (sans rien concéder au niveau de la sécurité).</li> <li>- Évolutions technologiques du transport routier (notamment les camions autonomes et/ou électriques)</li> </ul>

## 5. Conclusion pour le transport ferroviaire de marchandises

Le secteur du transport suit généralement la croissance du PIB. Toutefois, il n'en a pas été ainsi pour la Belgique ces dernières années. Le transport de marchandises en Belgique enregistre une baisse d'environ 11,5 % par rapport à 2010, avec un net recul en 2017 (pour le transport routier). Comme la Belgique est un important pays de transit, la majeure partie du transport de marchandises est orientée à l'international. Alors que le transport national de marchandises est resté assez stable, le transport international de marchandises a connu un net fléchissement ces dernières années en Belgique (environ 30 % par rapport à 2000). Cela s'explique notamment par le coût salarial élevé en Belgique et à la progression de pays de l'UE meilleur marché.

Malgré le recul du transport terrestre de marchandises, le transport ferroviaire a enregistré une faible croissance en Belgique ces dernières années. En 2017, le transport ferroviaire de marchandises a même progressé d'environ 5,5 %. Parmi les explications possibles de cette tendance, citons la redevance kilométrique sur les camions, la sensibilisation croissante au développement durable, mais naturellement aussi les améliorations réalisées dans le secteur. Même si les volumes d'avant la crise économique et financière n'ont pas encore été atteints, des évolutions positives sont perceptibles.

Grâce à la croissance observée dans le transport ferroviaire - et notamment en raison de la baisse du transport routier - on constate également une tendance positive pour le secteur au niveau du transfert modal.

Les chiffres de croissance s'observent surtout dans certains segments du transport de marchandises. Ainsi, le rail reste surtout concurrentiel sur les longues distances, notamment pour le transport intermodal (conteneurs). Notamment en raison de ces longues distances, on peut voir que le transport ferroviaire est surtout orienté à l'international et que la croissance (future) se concentre surtout sur ce volet. De plus, le rail est également concurrentiel et est un marché en croissance pour les trains-blocs conventionnels, avec des volumes importants transportés régulièrement entre deux embranchements ferroviaires (essentiellement les produits sidérurgiques et les produits chimiques).

Si le rail veut continuer à progresser, il devra (continuer à) travailler à différents aspects expliqués dans cette analyse. Ainsi, il importe que l'infrastructure puisse suivre la demande de marchandises (cf. capacité), mais également que la gestion - et la communication - du gestionnaire de l'infrastructure soit optimisée, avec une forme maximum de flexibilité. De plus, il est essentiel qu'il y ait un « level playing field » où tous les modes de transport paient de façon identique pour les coûts externes, ce qui n'est toujours pas le cas malgré l'introduction de la redevance kilométrique. La législation (UE) propre au rail doit également être optimisée, d'une part pour permettre à de nouveaux acteurs d'entrer plus facilement sur le marché, et d'autre part pour disposer d'une réglementation technique plus uniforme en Europe, permettant ainsi de simplifier le transport ferroviaire transfrontalier.

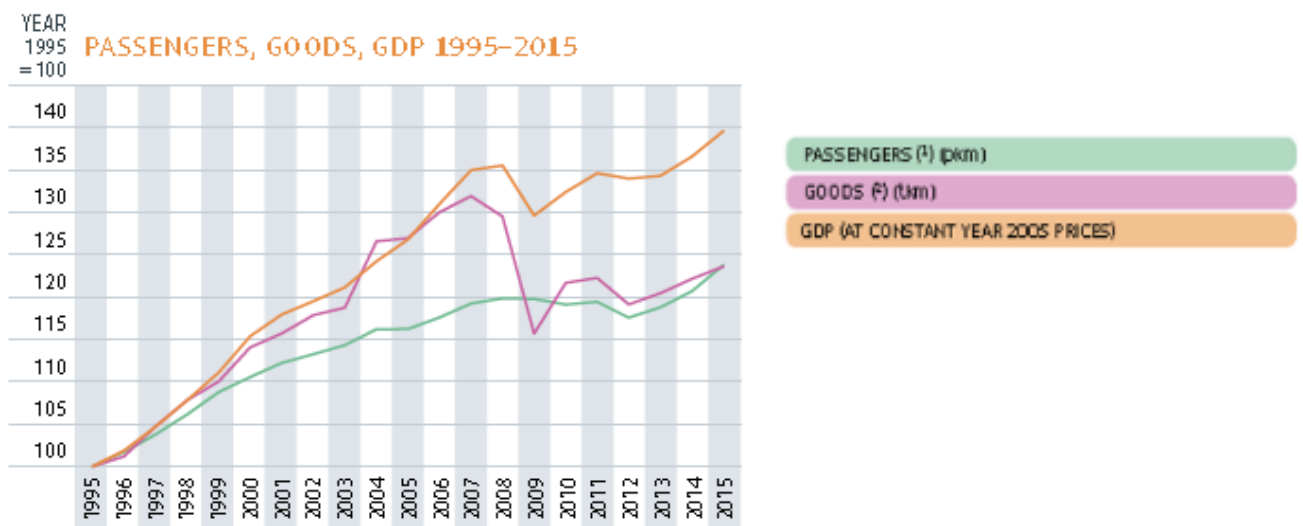
## PARTIE II : TRANSPORT FERROVIAIRE DE PASSAGERS

### 1. Analyse macroéconomique du transport de passagers

#### 1.1 Environnement du marché

L'analyse du transport de marchandises a déjà fait apparaître que la croissance économique (cf. le PIB) influence les évolutions dans le domaine du transport. Tel est également le cas - fût-ce dans une moindre mesure - pour le transport de passagers (**Graphique 10**). Toutefois, le transport de passagers ne réagira pas aussi vite ni aussi fortement que le transport de marchandises. Un recul économique entraînera une baisse moins importante du nombre de passagers, tandis qu'une reprise économique ne conduira pas directement à une croissance proportionnellement plus forte du transport de passagers. D'autres facteurs, comme la croissance de la population, jouent un rôle déterminant.

**Graphique 10** : Lien entre le PIB et le transport de passagers en Europe



Source : Commission européenne (2017), *EU transport in figures*

D'après le Bureau fédéral du Plan (2015), la demande de transport de passagers augmentera de 11 % d'ici 2030, ce qui correspond plus ou moins à l'accroissement de la population et du bien-être (cf. croissance attendue du PIB en Belgique).

#### 1.2 Répartition modale

Dans la mesure où on s'attend à une progression du transport de passagers dans le futur, il importe naturellement d'optimiser la répartition entre les différents modes de transport, compte tenu, notamment, des problèmes de congestion et de pollution. Naturellement, cela dépend également de la croissance attendue du transport de marchandises qui utilise dans une large mesure la même infrastructure de transport.

Notons que les passagers continuent dans plus de 80 % des cas à privilégier le transport en voiture. Une telle situation se présente également dans le reste de l'Europe. La part du transport ferroviaire de passagers (par rapport au transport terrestre) s'élève à environ 7,7%. Ce chiffre correspond plus ou

moins aux parts observées dans le reste de l'Europe. Le tableau ci-dessous montre la part des différents modes de transport terrestre en Belgique, par rapport à la moyenne européenne (UE-28).

**Tableau 5:** Répartition modale du transport terrestre de passagers (passagers-kilomètres en %)

	Voiture	Bus/tram/méto	Train
Belgique	81,8%	10,5%	7,7%
UE-28	82,9%	9,4%	7,7%

Source : Eurostat, chiffres 2016

La répartition entre les différents modes de transport est restée plus ou moins identique au cours des dernières années. Même si on mise beaucoup sur les transports en commun, la part du transport routier n'a diminué que de 2 % environ depuis 1995. Le rail a sensiblement progressé ces dernières décennies, principalement par rapport au bus/tram/méto. En 1995, le rail ne représentait que 5,6 % des modes de transport terrestre, contre 6,7 % en 2005 et 7,7 % en 2016. Mais la part du rail s'est plus ou moins stabilisée ces 5 dernières années.

Pourtant, il convient de modifier encore cette répartition. C'est ce à quoi s'attellent les autorités publiques. Ainsi, on stimule une plus faible accessibilité des villes en voiture et des zones à faibles émissions sont d'ores et déjà introduites dans certaines villes. Par conséquent, toutes les voitures ne peuvent accéder en ville.

## 1.3 Potentiel du secteur ferroviaire

### 1.3.1 Transport national de voyageurs

Comme expliqué dans les paragraphes précédents, on s'attend à ce que le transport de voyageurs continue à augmenter légèrement au cours des prochaines années. Malgré les problèmes de congestion et de pollution auxquels le transport routier, surtout, est confronté, la part des voyageurs optant pour le train n'évolue guère depuis plusieurs années. En ce qui concerne le transport national de voyageurs, le nombre de trains-kilomètres avoisine les 78 millions depuis plusieurs années, avec une légère hausse de 2 % en 2017 pour atteindre environ 79 millions de trains-kilomètres.

Selon toute vraisemblance, le nombre de voyageurs augmentera au même rythme à l'avenir. Les efforts supplémentaires des autorités publiques n'auront qu'un effet relativement limité sur le nombre de voyageurs.

### 1.3.1 Transport international de voyageurs

La part du transport international de voyageurs dans le transport total de voyageurs s'est élevée à environ 7 % ces dernières années. L'évolution du transport international de voyageurs est difficile à étudier, car les trafics en croissance dépendent étroitement de l'ouverture de nouveaux services. Néanmoins, on peut dire que la croissance suit plus ou moins la même tendance que le transport total de voyageurs.

De plus, le transport ferroviaire tente surtout de concurrencer l'avion.

## 2. Évolutions du marché

Comme les années précédentes, l'infrastructure ferroviaire a essentiellement été utilisée par les trains de voyageurs. Le transport de passagers représente plus de 86% des trains-kilomètres parcourus. Dans le reste de l'Europe aussi, ce pourcentage se situe en moyenne au-delà de 80%.

Comme lors des années précédentes, trois entreprises ferroviaires sont actives en transport de passagers (SNCB, Eurostar et THI Factory). À cet égard, il convient de remarquer qu'il y a différents produits. Ainsi, des trains d'ICE International<sup>6</sup> roulent également entre la Belgique et l'Allemagne. Toutefois, cela se fait en collaboration avec la SNCB qui se charge du traitement administratif de la partie belge. Par conséquent, ICE International n'a pas été reprise comme entreprise ferroviaire active en Belgique.

### 2.1 Volumes en transport de passagers

En 2017, la SNCB a transporté environ 230 millions de voyageurs, soit une hausse de plus de 3 % par rapport à 2016. Cette augmentation du nombre de voyageurs en Belgique est la plus élevée en 10 ans. Cette croissance se reflète également dans le nombre de trains-kilomètres réellement parcourus qui a progressé de 2 %. On a continué à miser sur cette croissance du nombre de voyageurs (qui s'accompagne d'un léger transfert modal) en lançant le nouveau plan de transport. En décembre 2017, la SNCB a élargi son offre de trains d'environ 5 %.

On constate également une augmentation du nombre de passagers en transport international de voyageurs, ce qui s'est également traduit par une hausse du nombre de trains-kilomètres effectifs. Après quelques années assez stables, le transport international de voyageurs a progressé d'environ 8 % en 2017.

### 2.2 Concurrence dans le transport de passagers

Le marché national de voyageurs n'est pas encore libéralisé, par conséquent, les paragraphes suivants se pencheront uniquement sur la concurrence dans le transport international de voyageurs.

#### 2.2.1 Parts de marché en transport international de voyageurs

Pour le transport international de passagers – qui est libéralisé depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010 –, il n'y a que très peu de dynamisme sur le marché. La part de marché du seul nouvel opérateur non lié à un opérateur historique (cf. Eurostar) s'élève depuis des années à environ 10 %, avec même un léger recul en 2017. (**Graphique 11**)

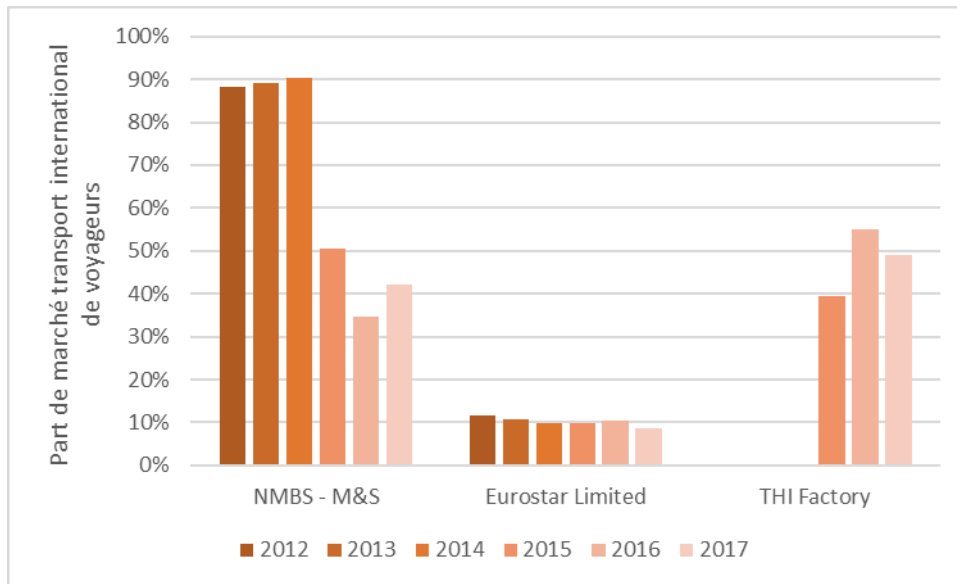
Il convient de noter que Thalys (cf. l'entreprise ferroviaire THI Factory) est entièrement contrôlé par les opérateurs historiques SNCB et SNCF.

---

<sup>6</sup> Un consortium des chemins de fer allemands (DB Fernverkehr) et néerlandais (NS International).

Il n'y a donc guère de concurrence sur le marché. De plus, on peut difficilement évaluer le niveau de transparence en ce qui concerne la concurrence sur le marché en raison des accords conclus entre les entreprises ferroviaires (citons l'exemple d'ICE).

**Graphique 11 :** Part de marché en transport international de voyageurs en Belgique (en trains-kilomètres)



En plus des coûts d'investissement élevés et des obstacles technologiques (expliqués plus haut) qui caractérisent le transport ferroviaire, le caractère strict des exigences d'interopérabilité et des dispositions légales en matière de cabotage fait en sorte que le seuil est élevé pour les nouveaux entrants. Par conséquent, l'opérateur historique n'est guère confronté à la concurrence.

Par comparaison avec le reste de l'Europe, la part de marché des opérateurs non historiques dans le transport ferroviaire international de voyageurs est faible. La part de marché s'élève en moyenne à environ 31% en Europe.

### 2.2.2 Tendances résultant de la concurrence croissante

Comme expliqué plus haut, il n'y a guère de dynamisme, pour le moment, en transport international de voyageurs. La concurrence devra donc venir du nouvel entrant déjà présent : Eurostar. À cet égard, on peut dire qu'Eurostar est actuellement en train d'élargir son offre. Mais là aussi, ce n'est pas simple, car il y a des coûts d'investissement élevés et des obstacles administratifs. L'avenir nous dira si Eurostar a pu accroître sa part de marché.

De plus, le quatrième paquet ferroviaire entend supprimer les obstacles aux services dont le but principal est le transport international de voyageurs. Les dispositions légales strictes en matière de cabotage viendront à expirer. Reste à savoir quel impact cela aura sur le transport et/ou la concurrence.

### 3. Analyse SWOT récapitulative pour le transport ferroviaire international de voyageurs

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des forces et faiblesses du transport ferroviaire international de voyageurs, mais également des opportunités et menaces qui ont été mentionnées plus haut dans le rapport.

**Tableau 6:** Analyse SWOT du transport ferroviaire international de voyageurs

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapide, transport de masse fréquent entre (grandes) villes</li> <li>- Image positive en termes de développement durable</li> <li>- Le rail est un mode de transport sûr</li> <li>- Matériel nouveau et fiable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les frais d'entrée dans le système ferroviaire sont élevés (embranchements, traction, installation obligatoire de l'ETCS, frais de personnel élevés, etc.)</li> <li>- Problèmes d'interopérabilité (aussi bien des conducteurs que du matériel)</li> <li>- Obstacles administratifs (notamment les nouveaux sillons transfrontaliers)</li> <li>- Mode de transport onéreux (cf. marché du low cost aérien en croissance, par ex. pour Londres)</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marchés de grandes villes (transport, gares) / grandes villes de l'UE &lt; 300 km de distance</li> <li>- Congestion des villes</li> <li>- Politique climatique</li> <li>- Adaptation du style de vie (p. ex. partage plutôt que la possession d'une voiture)</li> <li>- Amélioration des perspectives économiques suite à la suppression des obstacles aux services dont le but principal est le transport international</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas une priorité politique / moyens limités des autorités publiques</li> <li>- Baisse des prix du carburant (cf. avion, voiture)</li> <li>- Mauvaise image en raison d'éléments comme Fyra, le terrorisme notamment</li> <li>- Évolutions technologiques du transport routier (notamment les voitures autonomes et/ou électriques)</li> </ul>

## 4. Conclusion pour le transport ferroviaire de voyageurs

Le transport de voyageurs représente un peu plus de 86% des trains-kilomètres parcourus. Pourtant, la part du rail dans les modes de transport est assez limitée (environ 7,7 %). Cette part ne devrait pas augmenter rapidement et le transport ferroviaire de voyageurs devrait continuer à suivre l'évolution du transport général de passagers (cf. hausse d'environ 10 % d'ici 2030).

Dans cette part, le transport national de voyageurs représente environ 93 % du nombre de trains-kilomètres. Actuellement, ce segment du marché n'est pas encore libéralisé et la concurrence est donc inexistante, alors que c'est le cas pour le transport international de voyageurs, libéralisé depuis 2010. Toutefois, en raison des coûts d'investissement élevés, des obstacles technologiques et du caractère strict des exigences d'interopérabilité et des dispositions légales en matière de cabotage, il n'est pas simple d'accéder à ce marché ou d'ajouter de nouveaux segments du marché (cf. nouveaux sillons internationaux) à l'offre de services. La part de marché du nouvel entrant avoisine les 10 % depuis quelques années.

Mais le transport international de voyageurs a enregistré une croissance de 8 % l'an dernier et constitue la solution idéale pour remédier à la pollution et la congestion dans les grandes villes.