

# **Monitoring du marché ferroviaire belge 2018**



## Table des matières

Introduction.....	2
<b>PARTIE I : CONTEXTE – TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES .....</b>	<b>3</b>
<b>PARTIE II : TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES .....</b>	<b>6</b>
1. Analyse macroéconomique du secteur du transport.....	6
1.1 Croissance économique du secteur du transport de marchandises .....	6
1.2 Répartition modale.....	7
1.3 Stimulant au secteur ferroviaire.....	8
2. Évolutions du marché – transport ferroviaire .....	11
2.1 Évolution du transport de marchandises .....	11
2.2 Concurrence entre entreprises ferroviaires .....	13
2.3 Tendances dans le transport ferroviaire .....	15
2.3.1 Taux de chargement en transport ferroviaire.....	15
2.3.2 Part des trains-kilomètres non effectifs .....	15
3. Évolutions du marché – infrastructure liée au transport de marchandises .....	17
3.1 Utilisation du réseau .....	17
3.2 Tarifs.....	18
3.2.1 Évolution des tarifs .....	18
3.3 Qualité.....	18
4. Conclusion pour le transport ferroviaire de marchandises.....	20
<b>PARTIE III : TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS .....</b>	<b>21</b>
1. Analyse macroéconomique du transport de voyageurs .....	21
1.1 Croissance économique du secteur ferroviaire.....	21
1.2 Répartition modale.....	22
1.3 Potentiel du secteur ferroviaire .....	23
1.3.1 Transport national de voyageurs.....	23
1.3.2 Transport international de voyageurs.....	23
2. Évolutions du marché – transport ferroviaire.....	24
2.1 Volumes en transport de voyageurs .....	24
2.2 Concurrence entre entreprises ferroviaires (internationales) .....	24
3. Évolutions du marché – infrastructure.....	26
3.1 Utilisation du réseau .....	26
3.2 Tarifs.....	26
3.2.1 Évolution des tarifs .....	26
3.3 Qualité.....	27
4. Conclusion pour le transport ferroviaire de voyageurs .....	28

## Introduction

Suite à l'ouverture du marché du transport intérieur de voyageurs le 1er janvier 2019, le marché ferroviaire belge est - à quelques exceptions près - totalement libéralisé<sup>1</sup>. On a toutefois constaté un certain manque de dynamisme ces dernières années avec une forte domination des opérateurs historiques.

Le Service de Régulation entend suivre et analyser ces évolutions - et d'autres encore - sur le marché. Les points critiques, les menaces et/ou les opportunités pourront ainsi être identifiés et il sera possible de continuer à suivre l'évolution de la concurrence sur le marché.

La première partie du présent monitoring du marché ferroviaire belge place le marché ferroviaire belge dans son contexte, en donnant les parts du transport de marchandises et du transport de voyageurs.

La deuxième partie de ce rapport porte sur le marché du transport ferroviaire de marchandises. Elle se penche dans un premier temps sur le marché du transport de marchandises et ses évolutions (analyse macroéconomique). Ensuite, les évolutions observées sur le marché ferroviaire lui-même sont étudiées. L'analyse porte d'une part sur les trafics et leur évolution et, d'autre part, sur les différentes tendances et leur évolution, dont la concurrence et les parts de marché entre entreprises ferroviaires (analyse microéconomique). Enfin, le rapport examine la manière dont l'infrastructure est adaptée à ces évolutions et la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure réagit à certaines évolutions.

Le transport ferroviaire de voyageurs est étudié dans la dernière partie de ce rapport. Après une analyse macroéconomique du secteur, les trafics, les tendances et les évolutions du transport ferroviaire de voyageurs sont examinés. Les évolutions dans le domaine de l'infrastructure et le comportement du gestionnaire de l'infrastructure sont également étudiés.

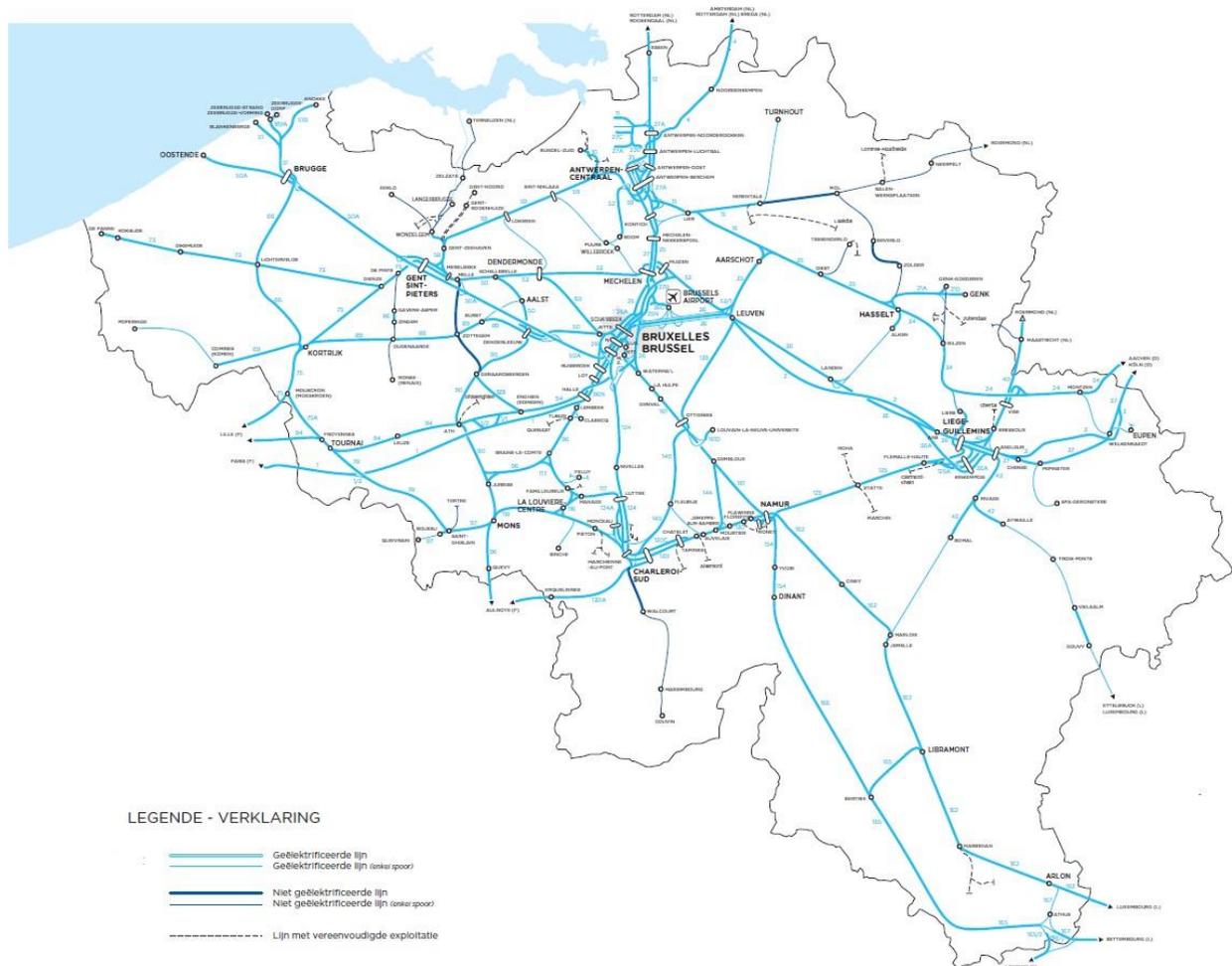
---

<sup>1</sup> Le transport ferroviaire de marchandises est totalement libéralisé en Belgique depuis le 1er janvier 2007. Le transport international de voyageurs a suivi en 2010.

## PARTIE I : CONTEXTE – TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES

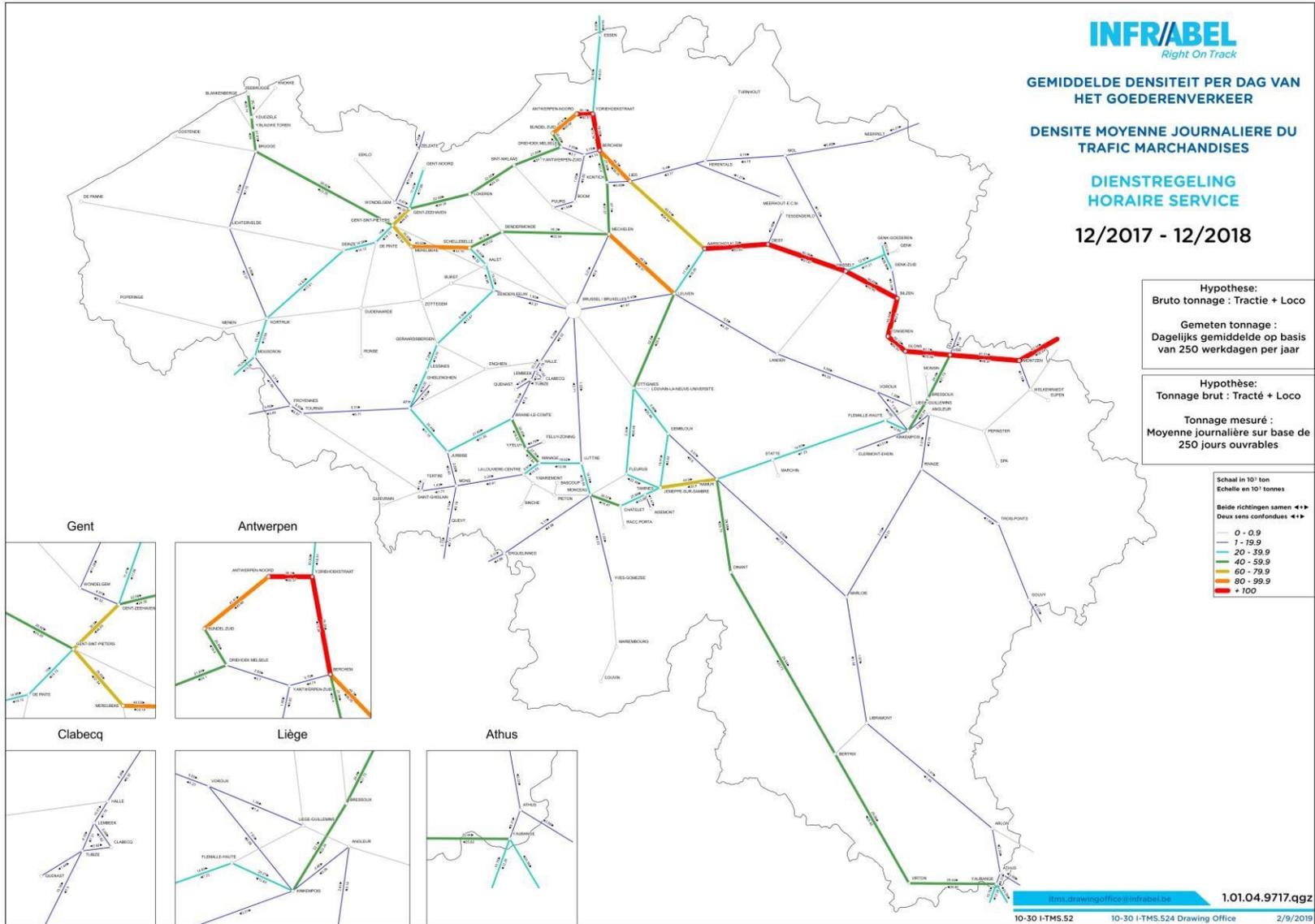
Le réseau ferroviaire belge compte 3.607 kilomètres de lignes de chemin de fer et est ainsi est un des réseaux les plus denses au monde. Les chemins de fer sont principalement utilisés pour le transport de voyageurs. En 2018, 86,9 % des trains-kilomètres parcourus venaient du transport de voyageurs. On constate que la part des trains de voyageurs-kilomètres reste stable depuis des années. L'illustration ci-dessous donne un aperçu des différentes lignes ferroviaires.

**Illustration 1** : carte du réseau ferroviaire belge



En raison du taux d'occupation élevé, une bonne interaction entre les deux segments est cruciale. Pour éviter autant que possible les croisements entre les trains de voyageurs et les trains de marchandises, on veille dans les horaires de service à limiter les gênes à un minimum (faire circuler les trains de marchandises en dehors des heures de pointe, etc.). De plus, certaines lignes sont uniquement utilisées par les trains de voyageurs ou les trains de marchandises. Les trains de marchandises roulent généralement sur quelques grands axes, dont l'axe Anvers - Montzen (Allemagne) est le plus important. L'illustration ci-dessous donne un aperçu de la densité moyenne journalière du trafic de marchandises.

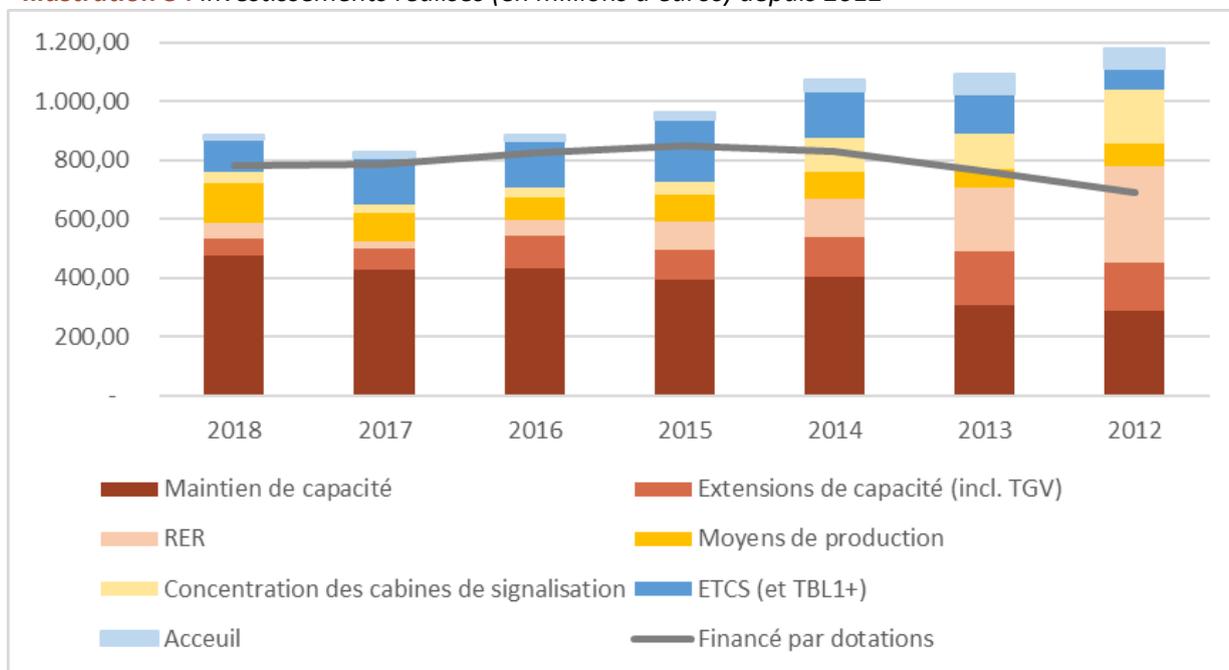
**Illustration 2 : densité moyenne du trafic de marchandises**



Naturellement, il importe également, dans ce contexte, qu’Infrabel continue à investir dans le rail, et ce, aussi bien dans le transport de voyageurs que dans le transport de marchandises.

Le graphique ci-dessous donne un aperçu des investissements par catégorie depuis 2012, la majeure partie des investissements étant à chaque fois financée par des dotations publiques.

**Illustration 3 : investissements réalisés (en millions d’euros) depuis 2012**



On peut déduire du graphique que les investissements réalisés ont constamment diminué ces dernières années, avec une légère remontée en 2018. La majeure partie des investissements est invariablement consacrée aux capacités, le maintien des capacités primant sur leur extension. Les investissements en extensions de capacité ont sensiblement diminué ces dernières années.

Il convient naturellement de remarquer que des conclusions adéquates ne peuvent être tirées que si on a une vue complète des besoins d'investissement.

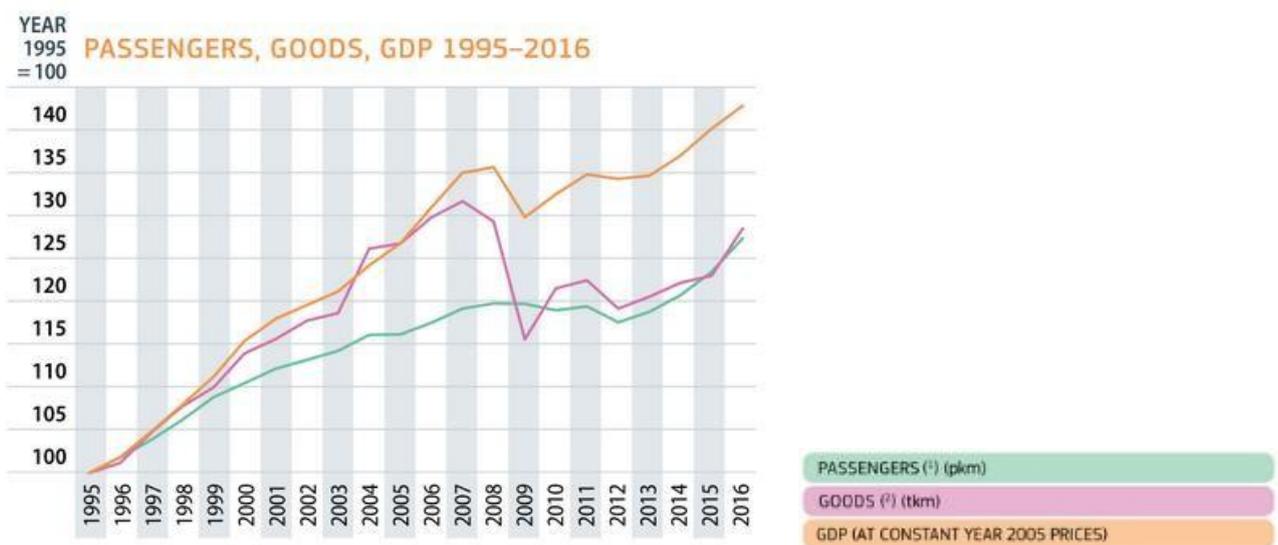
## PARTIE II : TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

### 1. Analyse macroéconomique du secteur du transport

#### 1.1 Croissance économique du secteur du transport de marchandises

Les évolutions dans le domaine du transport sont principalement déterminées par la croissance économique et les flux commerciaux. Il existe donc un lien manifeste entre le produit intérieur brut (PIB) et le transport de marchandises : le trafic augmente de manière proportionnelle en cas de croissance économique et diminue (de manière exponentielle) en cas de récession (voir l'**Illustration 4**).

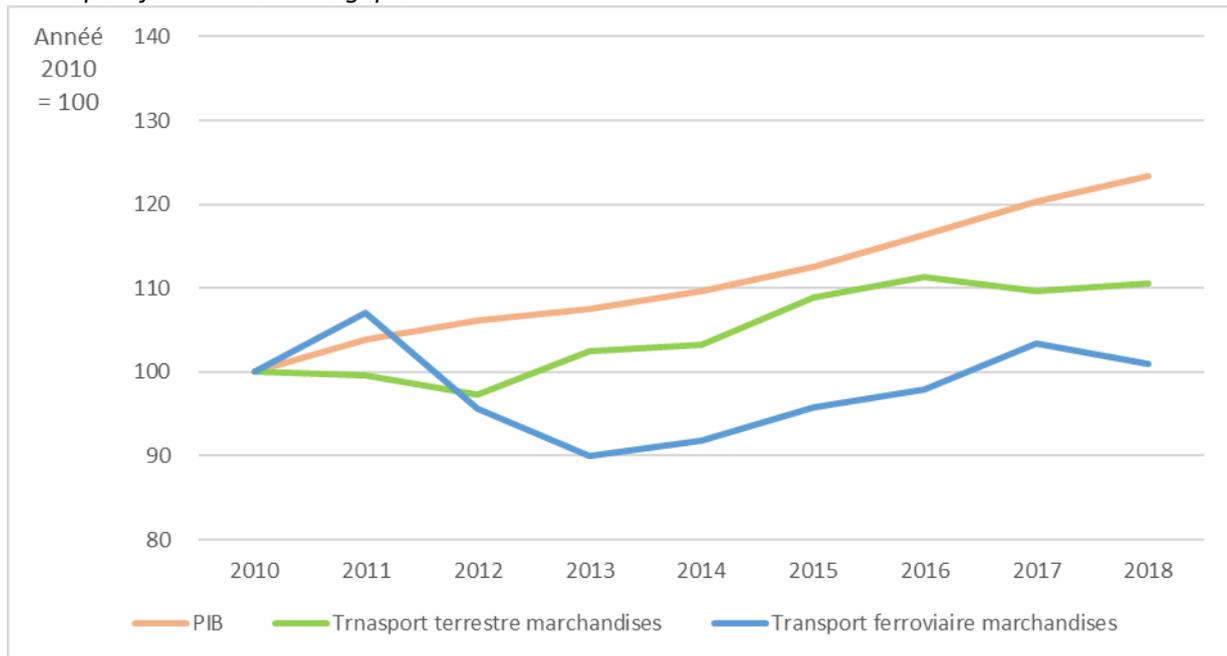
**Illustration 4** : lien entre le PIB et le transport de marchandises en Europe



Source : Commission européenne (2018), *EU transport in figures*

On observe une tendance similaire en Belgique. Ici aussi, l'évolution du transport de marchandises suit celle du PIB. Comme la Belgique est un pays de transit avec de nombreuses importations et exportations, cette relation est moins proportionnelle. En effet, le transport de marchandises est nettement influencé par plusieurs économies étrangères. C'est ce que montre l'**Illustration 5**. Le graphique montre également l'évolution du transport ferroviaire de marchandises. On y voit souvent des fluctuations plus marquées par rapport au PIB.

**Illustration 5 :** lien entre le PIB et le transport de marchandises en tonnes-km pour le transport terrestre et le transport ferroviaire en Belgique

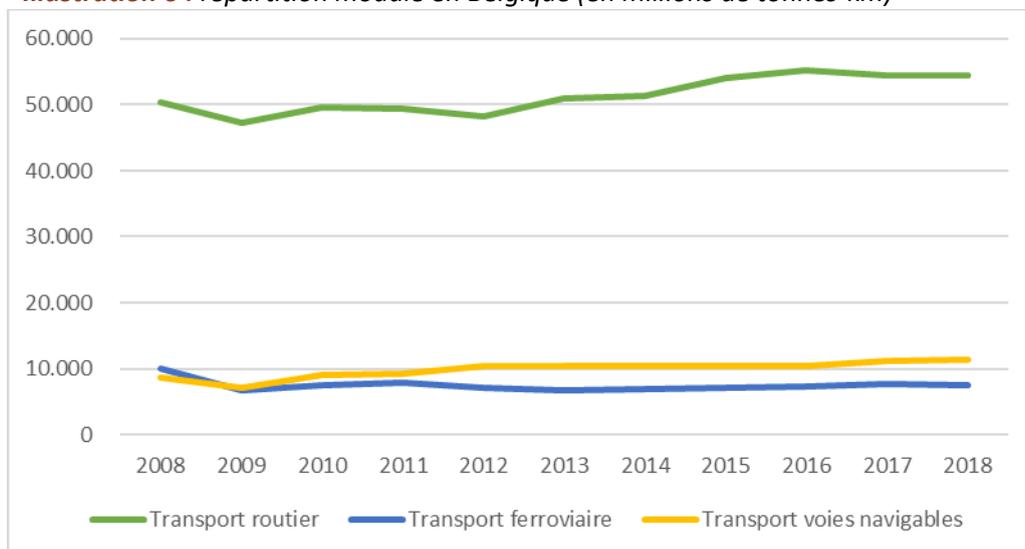


Source : Eurostat, Infrabel (2018)

## 1.2 Répartition modale

Le transport ferroviaire est soumis à une forte concurrence d'autres modes de transport. Ainsi, 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. Après une nette progression du transport ferroviaire de marchandises (d'environ 5,5 %) et du transport fluvial de marchandises (d'environ 7,4 %) en 2017, on a observé temporairement un faible transfert modal pour le transport de marchandises en Belgique. Toutefois, comme le montre l'**Illustration 6**, cette part est très limitée en termes absolus.

**Illustration 6 :** répartition modale en Belgique (en millions de tonnes-km)



En 2018, cette tendance à la hausse - notamment pour le transport ferroviaire - ne s'est pas poursuivie. La redevance kilométrique n'a pas déclenché le glissement du transport de marchandises du transport routier vers le transport ferroviaire ou fluvial. Le stimulant financier nécessaire pour voir un transfert modal s'opérer, et pour compenser le manque de flexibilité (totale) du rail et de la navigation fluviale<sup>2</sup>, semble insuffisant. La redevance kilométrique a toutefois conduit à un verdissement du transport de marchandises sur les routes belges (environ 65 % des véhicules ont à présent un moteur répondant aux normes d'émission les plus écologiques contre 29 % il y a trois ans). De plus, on observe également un glissement des poids lourds vers les camionnettes (exemptées de la redevance). Toutefois, compte tenu des paramètres définis pour le monitoring du transport routier, ces camionnettes ne sont pas reprises dans les chiffres du transport routier.

Le transport fluvial a de nouveau enregistré une légère croissance en 2018 (environ 2 %), même si elle ne s'explique pas par un glissement venant du transport routier de marchandises. Sa part dans la répartition modale s'élève à environ 15 %. Comme le transport ferroviaire de marchandises a enregistré un recul en Belgique en 2018, sa part dans le transport de marchandises n'a pas évolué positivement, et se maintient à un niveau d'environ 10 %. Le **paragraphe 2.1 Évolution du transport de marchandises** explique les raisons de la baisse enregistrée dans le transport ferroviaire.

### 1.3 Stimulant au secteur ferroviaire

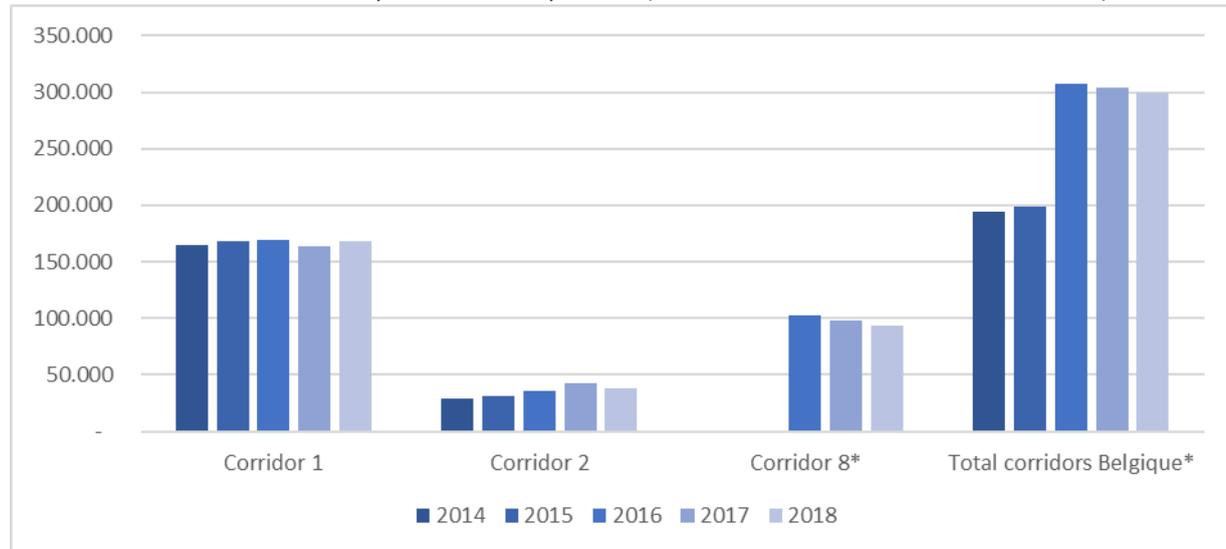
#### *Corridors de fret*

Compte tenu du potentiel que représente le secteur, il est utile d'examiner les progrès enregistrés par le transport de marchandises ces dernières années, notamment au niveau du trafic international. Ainsi, les corridors ont été mis en service en 2015 dans le but de faciliter l'organisation de ce type de transport. Les corridors sont destinés à améliorer la connectivité entre les centres logistiques européens importants et les hubs industriels. Un one-stop-shop devrait rendre l'organisation et l'attribution de ces sillons beaucoup plus simples. De plus, divers sillons sont bloqués à des moments différents sur ces corridors pour le transport de marchandises. La Belgique est membre des trois corridors suivants :

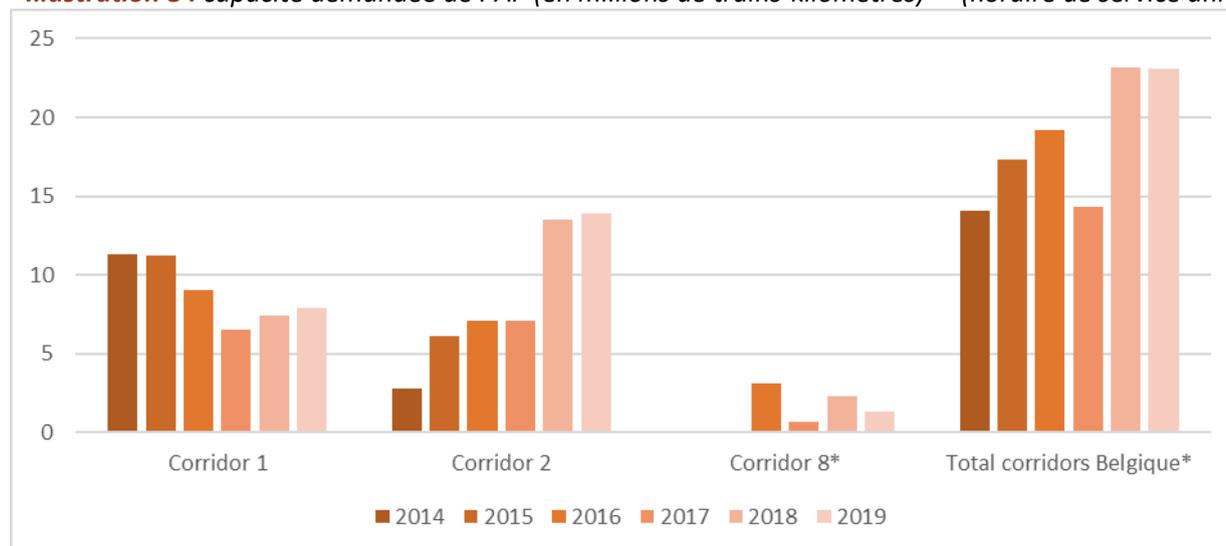
- Corridor 1 : Zeebrugge - Anvers/Rotterdam- Duisbourg - Bâle - Milan - Gênes ;
- Corridor 2 : Rotterdam - Anvers - Luxembourg - Metz - Dijon - Lyon / Bâle ;
- Corridor 8 : Bremerhaven/Rotterdam/Anvers – Aix-la-Chapelle/Berlin – Varsovie – Terespol (frontière Pologne – Biélorussie)/Kaunas.

L'**illustration 7** et l'**illustration 8** ci-dessous donnent un aperçu de l'évolution des corridors susmentionnés, tant en ce qui concerne le nombre de trains de marchandises effectivement utilisés qu'en ce qui concerne la capacité demandée (des sillons prévus) pour l'horaire de service à venir (chiffres RNE, 2019).

<sup>2</sup> Monitoring qualitatif du marché Service de Régulation

**Illustration 7 : évolution des quantités transportées (en nombre de trains de marchandises)**

\* Le corridor 8 n'a été opérationnel qu'en 2016

**Illustration 8 : capacité demandée de PAP (en millions de trains-kilomètres)\*\* (horaire de service année N+1)**

\* Le corridor 8 n'a été opérationnel qu'en 2016

\*\* Pre-arranged paths

Dans ces graphiques, on peut voir que, de manière générale, moins de trains ont roulé sur les corridors de fret dont la Belgique est membre en 2018, comme en 2017. En revanche, on constate une forte hausse des PAP demandés en 2018. Ils se rapportent à l'horaire de service 2019. On peut donc prévoir une augmentation. Pour 2020, on s'attend de nouveau provisoirement à une stagnation.

De manière générale, on peut en conclure que la mise en service de ces « Rail Freight Corridors » ne devrait pas entraîner une forte hausse du trafic de marchandises. Naturellement, les corridors et le fonctionnement du one-stop-shop ont permis une certaine forme d'harmonisation, ce qui facilite la réservation de sillons. Toutefois, comme le point de départ et le point d'arrivée des trains de marchandises ne se situent (bien souvent) pas sur ce corridor et qu'il existe également des sillons sur plusieurs corridors, les entreprises ferroviaires doivent souvent se creuser la tête pour obtenir un sillon international (auprès de plusieurs gestionnaires d'infrastructure). Différentes entreprises ferroviaires

(belges) le confirment. Pour cette raison, il arrive souvent qu'elles n'utilisent pas les corridors.

De plus, on ne dispose pas encore de chiffres clairs sur la croissance générée par les corridors.

## 2. Évolutions du marché – transport ferroviaire

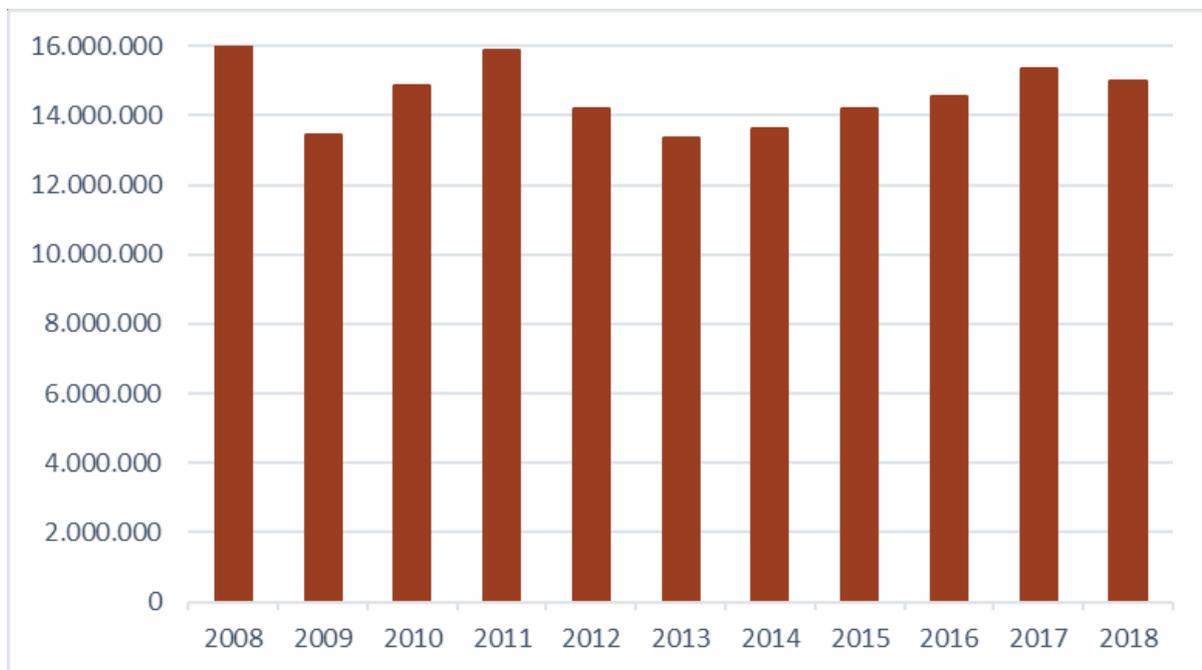
Ce chapitre se penche sur les raisons du léger recul du transport de marchandises en 2018, sur la ventilation du transport de marchandises entre les différentes entreprises ferroviaires et sur l'impact de la concurrence.

En 2018, 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 expliquent la diminution du nombre d'opérateurs actifs en Belgique.

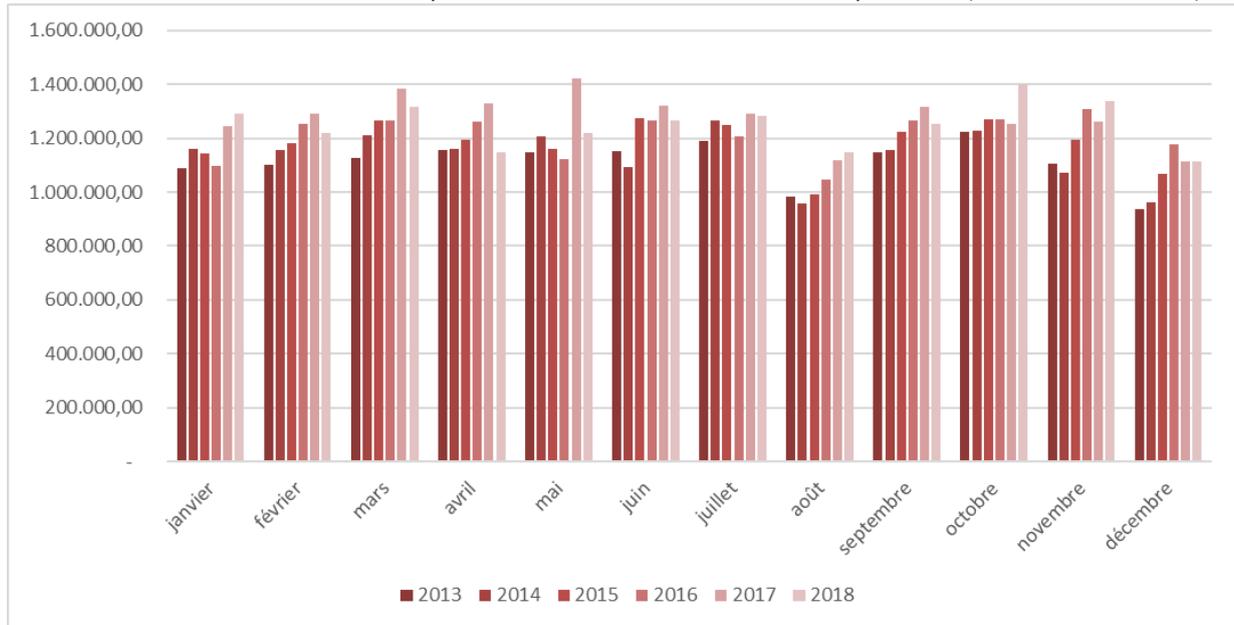
### 2.1 Évolution du transport de marchandises

Le graphique ci-dessous donne un aperçu du transport de marchandises en Belgique depuis 2008.

**Illustration 9 :** évolution du transport ferroviaire de marchandises en Belgique en tonnes-kilomètres (x 1.000)



Le transport de marchandises enregistre une baisse de 2,3 % par rapport à 2017. Pour déterminer les causes de cette diminution, l'évolution a été subdivisée par mois (**Illustration 10**).

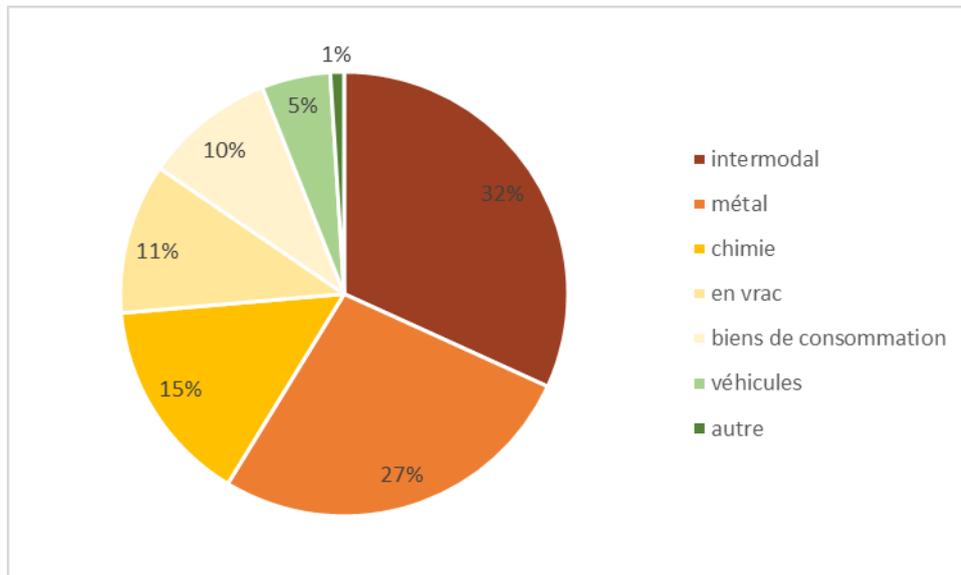
**Illustration 10** : évolution du transport de marchandises – subdivision par mois (tonnes-km x 1.000)

Le graphique ci-dessus montre qu'au cours des mois de février à mai 2017 surtout, on a transporté beaucoup plus de marchandises que les autres années. Des problèmes externes, comme la problématique de la procédure S460<sup>3</sup> abordée par les entreprises ferroviaires, ne sont donc certainement pas les seuls facteurs expliquant la baisse de 2018. De plus, le transport de marchandises a augmenté de 3 % en 2018 par rapport à 2016.

Les segments du marché sont restés les mêmes pour les chemins de fer. Le rail est surtout concurrentiel sur les longues distances, notamment pour le transport intermodal (conteneurs). 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). C'est ce qu'on pouvait également constater dans les chiffres de 2018. (**Illustration 11**)

**Illustration 11** : segments du marché du transport de marchandises

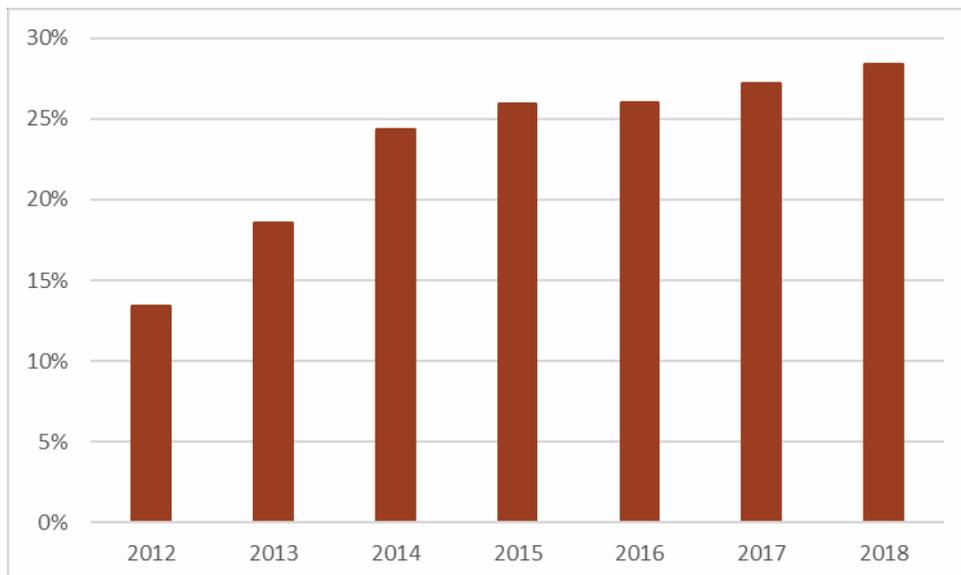
<sup>3</sup> Après la décision du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) au milieu de l'année 2018, le recours à la procédure S460 n'a plus été autorisé qu'à des conditions très strictes. Naturellement, cela a eu des répercussions sur les clients, vu qu'à certains endroits on a travaillé avec des coupures totales de lignes et que plusieurs trains (de marchandises) ont donc dû être supprimés.



## 2.2 Concurrence entre entreprises ferroviaires

La diminution du nombre total de tonnes-kilomètres en dessous du niveau de 2017 s'explique principalement par le 'recul' de l'opérateur historique Lineas qui, après la croissance de 2017, a diminué de 3,7 % pour atteindre le niveau de 2016. Après avoir connu une année remarquable en 2017 avec une hausse de 10 %, les 'nouveaux entrants' ont enregistré une faible progression d'environ 2 % en 2018. Il en a résulté un nouvel accroissement de la part de marché des 'nouveaux entrants' en 2018. Néanmoins, leur part de marché est encore inférieure à 30 % (**Illustration 12**).

**Illustration 12** : part de marché des 'nouveaux entrants' en tonnes-kilomètres



La libéralisation n'a pas (encore) entraîné de grandes variations sur le marché belge. De plus, on peut dire que les 'nouveaux entrants' ne sont pas tous des organisations indépendantes. En effet, il existe différents liens avec des opérateurs historiques étrangers.

Lineas elle-même est encore détenue à hauteur de 31,12 % par la SNCB (qui est elle-même détenue à 100 % par l'État belge) et (provisoirement) à concurrence de 68,88 % par une société privée (Argo Soditic).

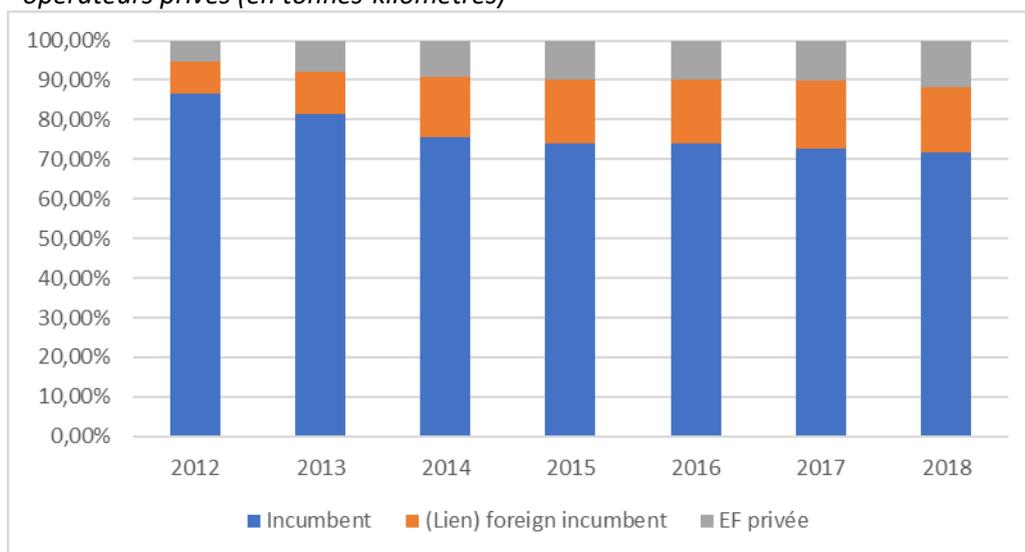
Tant SNCF Fret que Captrain sont détenues à 100 % par l'opérateur historique français SNCF (État français). DB Schenker Nederland et EuroCargo Rail (ECR) sont détenues à 100 % par DB Schenker, qui est elle-même détenue à 100 % par l'opérateur historique allemand (100 % État allemand) Deutsche Bahn (DB).

CFL Cargo est détenue à hauteur de 33 % par l'opérateur historique luxembourgeois CFL et à hauteur de 67 % par la société privée Arcelor Mittal. Crossrail appartient à BLS Cargo, qui est contrôlée à 55 % par l'opérateur suisse BLS.

Enfin, il y avait encore 5 entreprises ferroviaires totalement 'indépendantes' en 2018<sup>4</sup> : Europorte, Railtraxx, Rurtalbahnhof (RTB) Cargo, Rotterdam Rail Feeding et HSL Polska. Il convient de remarquer que Railtraxx a fusionné avec Captrain en avril 2019.

Le graphique ci-dessous donne un aperçu de (l'évolution de) la part de marché de l'opérateur historique (incumbent) et des opérateurs historiques étrangers (foreign incumbents) par rapport aux entreprises privées. On peut déduire du graphique que la part de marché des entreprises privées<sup>5</sup> s'élève à 'seulement' 11,7 % en 2018, alors que les foreign incumbents ont une part de 16,7 %. Il reste donc difficile de concurrencer les opérateurs historiques en Belgique. Ils continuent à avoir une part de marché de plus de 88 % (contre 94,5 % en 2012).

**Illustration 13** : évolution de la part de marché des opérateurs de marchandises historiques par rapport aux opérateurs privés (en tonnes-kilomètres)



<sup>4</sup> Détenues par des sociétés privées et/ou des sociétés d'investissement.

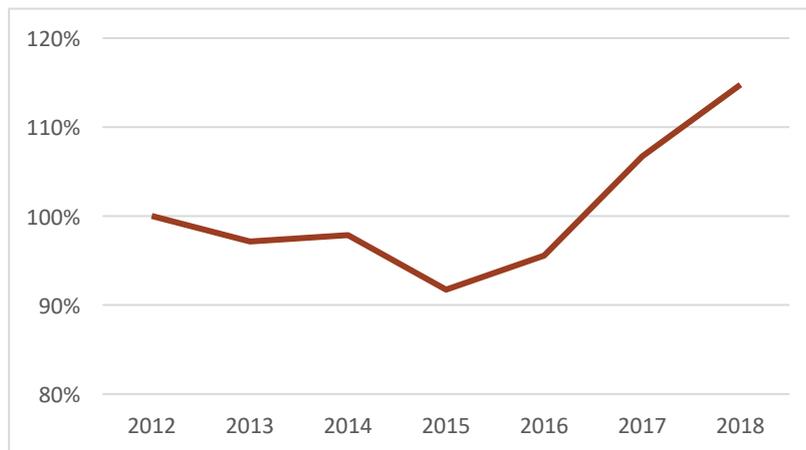
<sup>5</sup> 100% d'actions ou prorata des actions.

## 2.3 Tendances dans le transport ferroviaire

### 2.3.1 Taux de chargement en transport ferroviaire

En 2017, le taux de chargement (en tonnes par train-kilomètre) a dépassé pour la première fois celui de 2012. Cela pourrait s'expliquer par un meilleur management, vu qu'un taux de chargement plus élevé devrait pouvoir entraîner une baisse des coûts (meilleure répartition des coûts par unité transportée). Cette évolution s'est poursuivie en 2018. L'**illustration 14** donne une indication<sup>6</sup> de l'évolution du taux de chargement par rapport au niveau de 2012.

**Illustration 14** : évolution du taux de chargement (estimation du tonnage par train-kilomètre) – par rapport au niveau de 2012



Toutefois, cette tendance ne s'observe pas auprès de toutes les entreprises ferroviaires. L'opérateur historique a enregistré un taux de chargement plus élevé au cours des trois dernières années. En revanche, d'autres entreprises ferroviaires ont eu un taux de chargement assez variable.

Le très grand nombre de trains roulant souvent totalement à vide témoigne également de la grande marge d'amélioration pour toutes les entreprises ferroviaires. En 2018, il y a eu 117.265 trains chargés (sillons effectifs) et 45.551 trains ont roulé à vide. Cela signifie que près de 30 % des trains ont roulé à vide, soit une évolution légèrement positive par rapport à 2017. Naturellement, il ne s'agit, dans ce dernier cas, pas toujours de sillons (plus) longs. Néanmoins, cette part est très importante. De plus, il convient de souligner que nombre de trains chargés ne sont pas remplis de manière optimale et que les conteneurs vides par exemple sont également pris en compte.

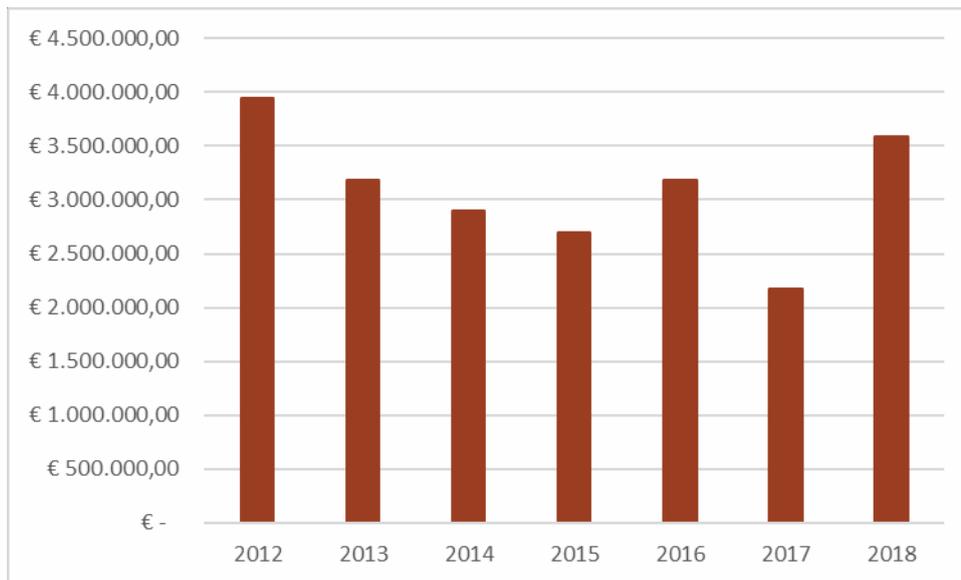
### 2.3.2 Part des trains-kilomètres non effectifs

En 2017, la part des trains-kilomètres 'non effectifs' (annulation de dernière minute de trains) pour le transport de marchandises était tombée à 25 % contre environ 30 % au cours des années précédentes. En 2018, cette part est toutefois remontée à 30 %.

Cela représente un coût annuel important pour le secteur. L'**illustration 15** montre la somme que les opérateurs de marchandises doivent payer chaque année pour les trains-kilomètres non réalisés. En 2018, cette part dans la redevance totale (YOURMOVES) s'élevait à 11 %.

<sup>6</sup> Bien que les segments de marché soient restés similaires, il se peut également que les tonnages aient augmenté.

**Illustration 15** : facturation des trains-kilomètres non effectifs en transport de marchandises (redevance YOURMOVES)



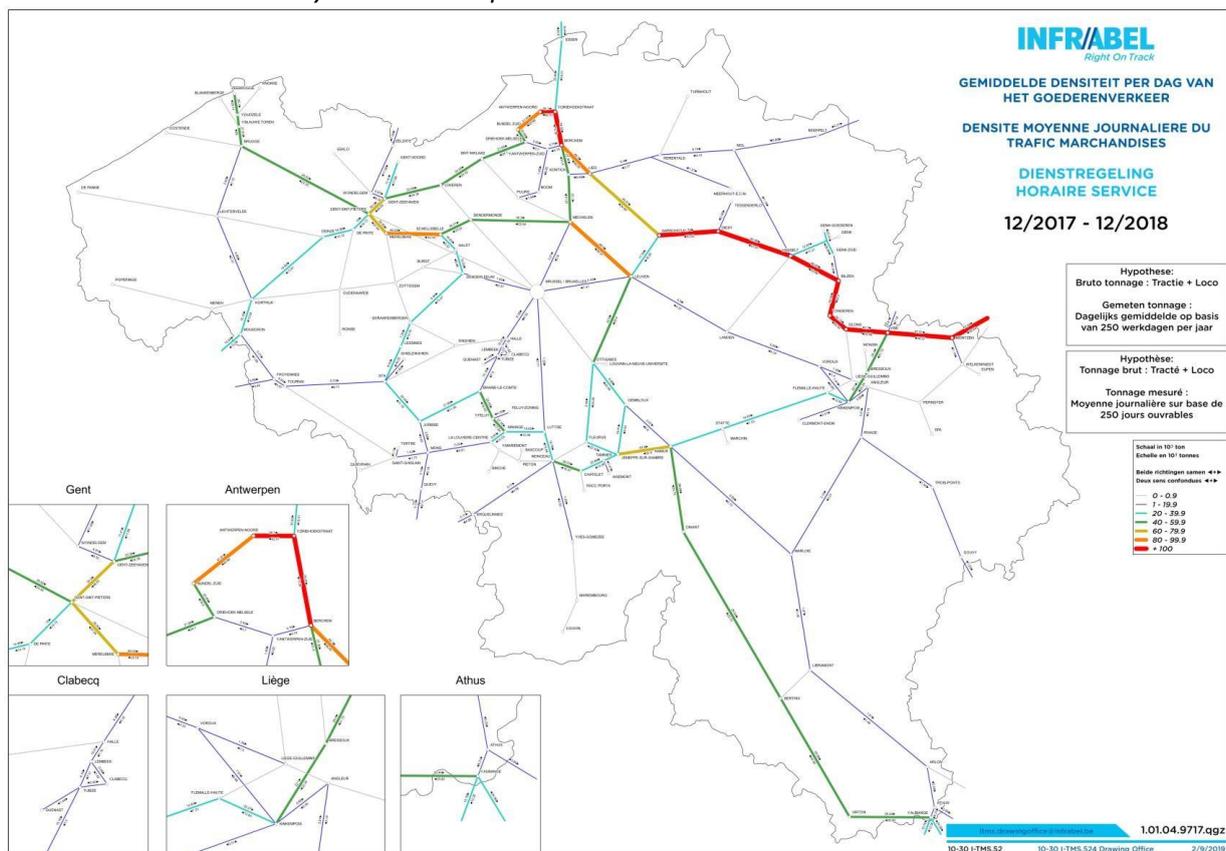
### 3. Évolutions du marché – infrastructure liée au transport de marchandises

Le chapitre 2 analyse les évolutions observées dans le transport ferroviaire de marchandises. Il étudie comment l'infrastructure s'est adaptée à ces évolutions et comment le gestionnaire de l'infrastructure réagit à certaines évolutions.

#### 3.1 Utilisation du réseau

L'**Illustration 2** montre la densité journalière moyenne du transport de marchandises. On peut voir que la plupart des tonnages ont été transportés sur l'axe Anvers – Montzen.

**Illustration 2 : densité moyenne du transport de marchandises**



Même s'il s'agit de volumes considérables, surtout pour cet axe, les volumes d'avant la crise économique n'ont plus jamais été atteints, comme expliqué supra au **paragraphe 1.3**.

Toutefois, il convient de préciser que le taux d'occupation du réseau fluctue sensiblement en fonction de la période de la journée, fût-ce dans une moindre mesure pour le transport de marchandises.

De plus, environ 87 % du nombre de trains-kilomètres ont été réalisés par des trains de voyageurs. Par conséquent, la capacité du réseau pour le transport de marchandises est souvent liée au transport de voyageurs (et de sa croissance). En d'autres termes, des adaptations sont peut-être nécessaires - aujourd'hui ou dans le futur - aux corridors de fret qui croisent différentes lignes de transport de voyageurs comme à Gand ou Hasselt.

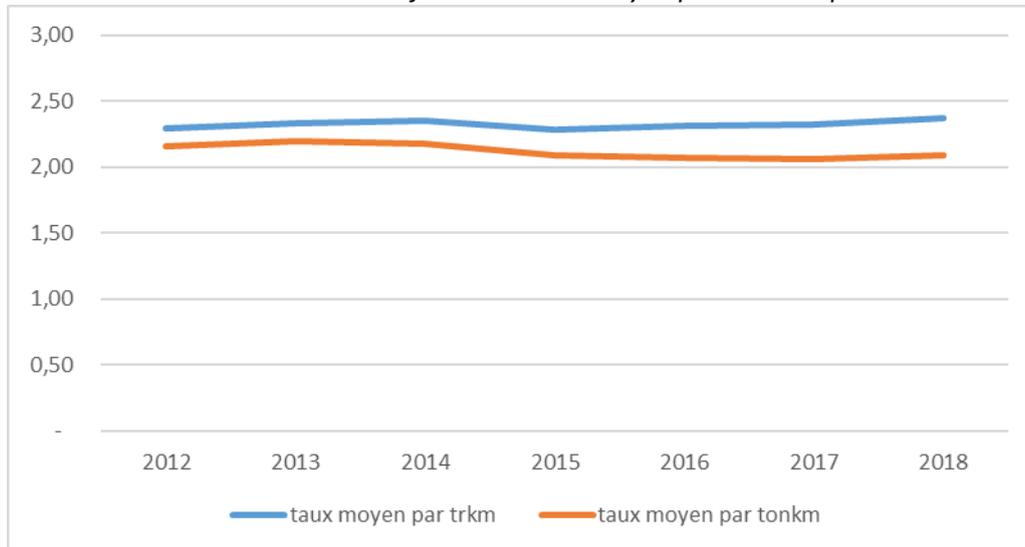
Naturellement, il convient de trouver un difficile équilibre entre le maintien/l'extension des capacités, les volumes de trains actuels et futurs et le budget fixé.

## 3.2 Tarifs

### 3.2.1 Évolution des tarifs

Le graphique ci-dessous donne un aperçu de l'évolution des coûts de sillon pour le transport ferroviaire de marchandises.

**Illustration 16 :** évolution du tarif YOURMOVES moyen pour le transport de marchandises en euros (effectif)



On peut en déduire que l'évolution de la redevance pour les opérateurs ferroviaires de marchandises est assez limitée et qu'il faut payer en moyenne 2,37 euros par train-kilomètre. En outre, cette redevance couvrait également les frais pour l'utilisation des faisceaux. À partir de 2021, une nouvelle formule de calcul sera toutefois appliquée pour la redevance d'utilisation du réseau ferroviaire qui sera normalement moins élevée pour le transport de marchandises. En effet, la Commission européenne a fixé les mesures relatives aux modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation d'un service ferroviaire dans le règlement d'exécution UE 2015/909. Le Service de Régulation a approuvé la nouvelle méthode d'imputation des coûts qu'Infrabel avait établie pour satisfaire à ces exigences. Un tarif distinct pour l'utilisation des faisceaux - qui doit de toute manière être imputé - est encore en discussion à l'heure actuelle.

Outre ces coûts de sillon, un montant plus ou moins similaire est affecté aux coûts pour l'énergie (de traction) en transport de marchandises.

## 3.3 Qualité

Un des principaux aspects dans le choix d'un mode de transport donné est - outre le prix fixé - la qualité du service. À cet égard, on pense naturellement à la flexibilité du service, mais également, de manière spécifique, à la ponctualité et donc à la vitesse (commerciale) du transport de marchandises.

Les chiffres de ponctualité moyens sont assez faibles pour le transport de marchandises. En 2018, seuls 55.243 trains sont arrivés avec un retard de moins de 30 minutes, soit une ponctualité d'environ 66 %. En 2017, ce pourcentage s'élevait encore à 68,35 %. Si la ponctualité est mesurée sur base d'un retard de 60 minutes, elle s'élevait à un peu moins de 77 % en 2018, contre 78,33 % en 2017.

Le tableau ci-dessous montre la ponctualité sur les corridors (traversant la Belgique) sur base d'un

retard de plus de 30 minutes.

**Tableau 1** : chiffres de ponctualité sur les corridors traversant la Belgique

Corridor	Ponctualité à l'origine		Ponctualité à la destination	
	2017	2018	2017	2018
Corridor 1	68 %	65%	56%	55%
Corridor 2	80%	78%	73%	70%
Corridor 8	60%	55%	50,5%	47,5%

Les vitesses commerciales varient sensiblement entre les corridors, mais également entre les lignes d'un corridor (40,7 à 75,1 km/h). Sur les lignes belges, la vitesse se situe en moyenne entre 50 km/h et 55 km/h.

## 4. Conclusion pour le transport ferroviaire de marchandises

Le secteur du transport suit généralement la croissance du PIB. Toutefois, le transport ferroviaire de marchandises connaît des variations plus fortes que les autres modes de transport, comme le transport routier. L'âpre concurrence sur un segment limité du marché (environ 18 % dans la répartition modale en Europe) joue un rôle important à cet égard.

Ce constat transparait également des chiffres belges. Après une croissance relativement importante en 2017, le transport ferroviaire de marchandises a enregistré un léger recul de 2,3 % en tonnes-kilomètres en 2018. L'interdiction d'application de la procédure S460 y a contribué dans une mesure très limitée, parce qu'Infrabel était tenu de travailler uniquement avec des coupures totales de lignes. En conséquence, plusieurs trains de marchandises ont dû être supprimés. Ce recul du transport ferroviaire a également fait en sorte que le modal split (environ 10 %) n'a pas évolué en sa faveur, malgré la redevance kilométrique dans le transport routier.

Cette baisse s'observe surtout dans les chiffres de l'opérateur historique, qui a enregistré un fléchissement de 3,7 %. Malgré la progression limitée des autres entreprises ferroviaires (environ 2 % en moyenne), le marché belge reste dominé par l'opérateur historique, qui a une part de marché de 71,6 %. De plus, 16,7 % du marché sont entre les mains d'opérateurs historiques étrangers.

Le transport ferroviaire de marchandises 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. C'est dans ce contexte que les corridors de fret (Rail Freight Corridors) ont été créés. Naturellement, ces corridors et le fonctionnement du one-stop-shop ont permis une certaine forme d'harmonisation (ce qui facilite la réservation de sillons). Toutefois, on ne constate pas une hausse importante du volume du trafic de marchandises.

Ces tendances témoignent une nouvelle fois de l'âpre concurrence avec le transport routier et des 'problèmes' constatés au sein du secteur ferroviaire lui-même. Le total des coûts constitue naturellement une des causes principales. Les tarifs ont enregistré une très légère hausse ces dernières années. La flexibilité constitue également un aspect important. Naturellement, le rail ne sera (presque) toujours qu'un des moyens de transport utilisés pour un trajet. Pourtant, il est également nécessaire d'investir dans certains domaines, comme l'infrastructure utilisée par les entreprises ferroviaires pour des trains de 740 mètres (norme européenne). Enfin, la qualité reste également un aspect important, par exemple en termes de ponctualité. Celle-ci s'est encore dégradée pour atteindre environ 66 % en 2018.

Pour continuer à concurrencer les autres modes de transport, en tenant dûment compte des problèmes de congestion et environnementaux dans le secteur, il est nécessaire de travailler sur ces aspects. Le secteur lui-même doit fournir des efforts constants, par exemple pour améliorer les taux de chargement déjà en hausse. Et il est également de plus en plus important de contribuer à accroître la fiabilité, les performances et la facilité d'utilisation, par exemple via la conclusion d'accords de coopération (de plus en plus fréquents).

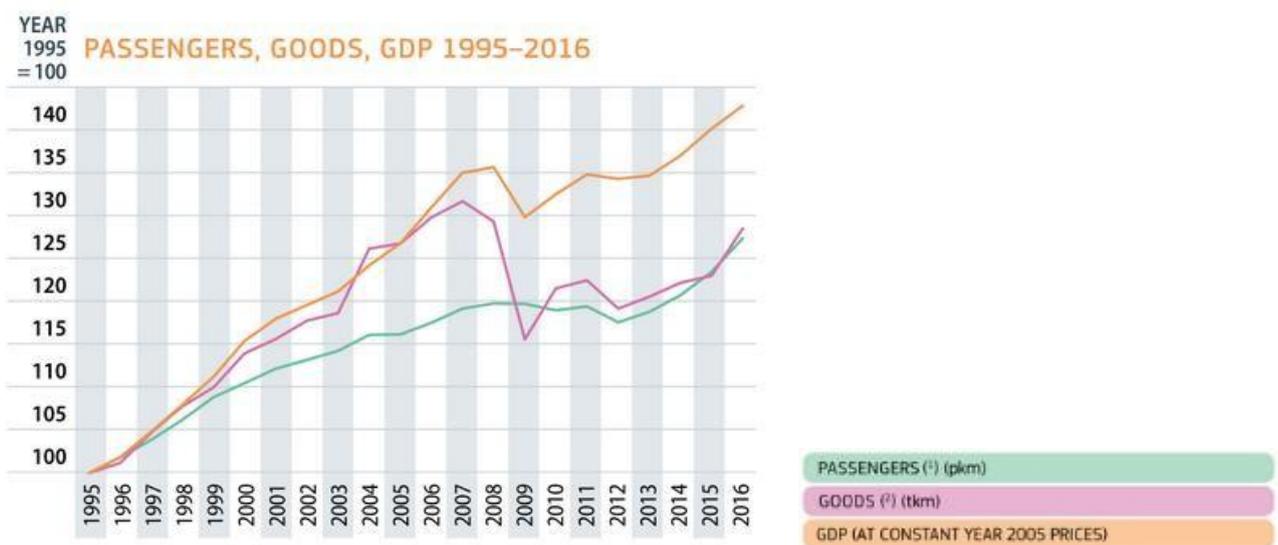
## PARTIE III : TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

### 1. Analyse macroéconomique du transport de voyageurs

#### 1.1 Croissance économique du secteur ferroviaire

L'analyse du transport de marchandises a déjà fait apparaître que les évolutions dans le domaine du transport dépendent notamment de la croissance économique (PIB). Tel est également le cas pour le transport de voyageurs. Toutefois, vu que d'autres facteurs, comme la croissance de la population, sont également (davantage) déterminants, l'effet ne se manifesterait pas de manière aussi rapide ou importante que pour le transport de marchandises (**Illustration 17**).

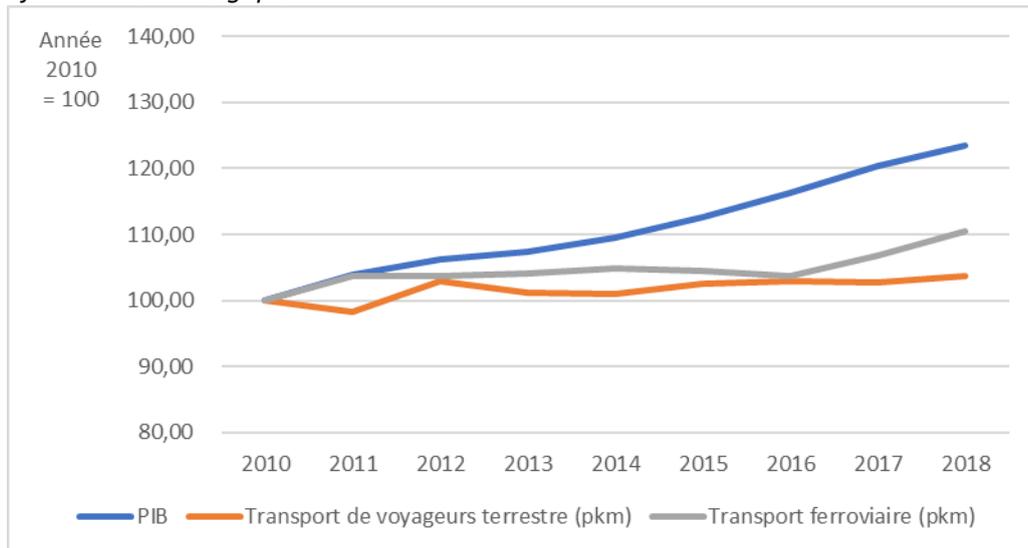
**Illustration 17** : lien entre le PIB et le transport de voyageurs en Europe



Source : Commission européenne (2018), *EU transport in figures*

On observe une tendance similaire en Belgique où l'évolution du transport de voyageurs suit celle du PIB, mais, ici aussi, avec des chiffres de croissance plus limités. Ce constat vaut pour le transport de voyageurs par route comme par chemins de fer. Ces deux dernières années, le transport ferroviaire a connu une progression plus marquée que le transport terrestre total de voyageurs.

**Illustration 18 : lien entre le PIB et le transport de voyageurs pour le transport terrestre et le transport ferroviaire en Belgique**



Source : Eurostat, Infrabel

## 1.2 Répartition modale

Les voyageurs optent depuis des années déjà pour le transport en voiture dans la grande majorité des cas. Tel est le cas en Belgique, mais également dans le reste de l'Europe. La part du transport ferroviaire de voyageurs s'élève actuellement à environ 8 % en Belgique et en Europe. (Tableau 2)

**Tableau 2 : répartition modale du transport terrestre de voyageurs (voyageurs-kilomètres en %)**

	Voiture	Bus/tram/métro	Train
Belgique	81,8 %	10,2 %	8,0 %
UE-28	82,9 %	9,4 %	7,7 %

Source : Eurostat (UE-28), chiffres 2016 et Infrabel

La répartition entre les différents modes de transport est restée plus ou moins identique au cours des dernières décennies. La part des voyageurs ferroviaires s'est toutefois légèrement accrue ces deux dernières années, surtout au détriment du bus et du tram.

Pourtant, il est recommandé de poursuivre sur la voie du transfert modal en raison des problèmes environnementaux et des problèmes de congestion croissants. Le gouvernement s'y attelle également. Ainsi, on stimule une moindre accessibilité de certaines villes en voiture et les zones à faibles émissions sont d'ores et déjà introduites dans certaines villes. Par conséquent, toutes les voitures ne peuvent accéder en ville.

Comme on peut le voir plus haut, les conséquences de cette moindre accessibilité ne sont pas encore totalement perceptibles. La seule alternative qui a le vent en poupe est le vélo, qui a vu sa part dans les déplacements domicile-lieu de travail augmenter de 12 % à 17 %.

## 1.3 Potentiel du secteur ferroviaire

### 1.3.1 Transport national de voyageurs

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

Comme expliqué plus haut, le modal split est resté assez stable depuis plusieurs années déjà.

En ce qui concerne le transport national de voyageurs, le nombre de voyageurs-kilomètres a avoisiné les 10,5 milliards en 2018 et augmente depuis plusieurs années déjà d'environ 3,5 %, soit une hausse équivalente à l'augmentation du nombre de voyageurs-kilomètres pour tous les modes de transport.

On peut donc s'attendre à ce que la hausse du nombre de voyageurs continue à suivre plus ou moins la croissance globale du nombre de voyageurs. L'avenir nous dira si d'éventuels plans politiques futurs peuvent orienter les choses dans un sens positif.

### Équilibre économique

Dans ce domaine, on peut déjà dire que la Loi du 11 janvier 2019 a transposé le quatrième paquet ferroviaire en droit belge. Cette loi a ouvert le marché du transport intérieur de voyageurs à la concurrence le 1er janvier 2019. Reste à savoir si cette ouverture du marché se traduira par une hausse du nombre de voyageurs et éventuellement par une modification du modal split.

### 1.3.2 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. Au cours des cinq dernières années, le transport international de voyageurs a progressé de 3,5 % en moyenne. Notons que le transport ferroviaire tente surtout de concurrencer l'avion.

## 2. Évolutions du marché – transport ferroviaire

Comme expliqué plus haut, le transport ferroviaire de voyageurs a de nouveau enregistré une légère hausse, surtout en ce qui concerne le nombre de voyageurs nationaux.

Comme lors des années précédentes, trois entreprises ferroviaires sont actives en transport de voyageurs (SNCB, Eurostar et THI Factory). À cet égard, il convient de remarquer que 'il y a plusieurs produits. Ainsi, des trains d'ICE International<sup>7</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 voyageurs

En 2018, la SNCB a transporté environ 243,9 millions de voyageurs, soit une hausse de 3,7% par rapport à 2017. Cette croissance se remarque également dans le nombre de trains-kilomètres réellement parcourus, qui a progressé de 2,7%. Pour pouvoir continuer à garantir cette croissance structurelle du nombre de voyageurs (qui s'accompagne d'un très léger modal shift), le nouveau plan de transport de décembre 2017 a élargi l'offre de trains d'environ 5 %.

Cette progression s'observe non seulement dans les abonnements domicile - lieu de travail, mais également dans les déplacements pour les loisirs par exemple. Cela s'explique par la stratégie commerciale consistant à attirer davantage de voyageurs pendant les heures creuses, notamment via des billets avantageux.

On a également constaté une augmentation - fût-ce limitée - du nombre de voyageurs en transport international de voyageurs, ce qui s'est également traduit par une hausse assez modeste du nombre de trains-kilomètres effectifs. Après une excellente année 2017 - caractérisée par une hausse d'environ 8 %, le transport international de voyageurs a progressé d'environ 0,5 % en 2018.

### 2.2 Concurrence entre entreprises ferroviaires (internationales)

Vu que le marché national de voyageurs n'était pas encore libéralisé en 2018, les paragraphes suivants se pencheront uniquement sur la concurrence dans le transport international de voyageurs.

Outre l'opérateur historique SNCB, THI Factory et Eurostar – qui sont des branches de la SNCB – sont également actifs en transport international de voyageurs.

La SNCB a enregistré une faible croissance dans le segment international (+1,3 %). THI factory, détenue à 40 % par la SNCB et à 60 % par la SNCF, a enregistré pour la deuxième année de suite un recul de 4,5 % (en trains-kilomètres).

En revanche, Eurostar s'est inscrit en forte hausse en 2018. Ses trains-kilomètres ont progressé de 23,8 %. Sa part de marché est ainsi passée de 8,7 % à 10,8 %.

Comme expliqué plus haut, ces modifications ne sont pas nécessairement directement liées à

---

<sup>7</sup> Un consortium des chemins de fer allemands (DB Fernverkehr) et néerlandais (NS International).

l'ouverture du marché et à la concurrence accrue. Ainsi, la progression d'Eurostar s'explique dans une large mesure par son nouveau produit (Londres – Amsterdam, avec pour effet un plus grand nombre de voyageurs utilisant l'Eurostar Bruxelles – Londres<sup>8</sup>), marquant sa volonté de concurrencer d'autres modes de transport. De plus, on peut également dire que la privatisation n'a pas donné lieu à la naissance de nouvelles entreprises entièrement privées en Belgique. Ainsi, Eurostar est également détenue par la SNCB à hauteur de 5 %, par la SNCF à hauteur de 55 % et à hauteur de 'seulement' 40 % par CDBQ et Hermes Infrastructure (sociétés privées).

Hormis la concurrence d'Eurostar - qui cherche à élargir son offre - il n'y a guère de mouvements actuellement dans le transport international de voyageurs. Les frais d'investissement élevés et les obstacles administratifs sont d'autres facteurs expliquant le peu de dynamisme dans ce segment. Par conséquent, on peut se demander si le marché évoluera sensiblement, suite notamment à l'ouverture du marché national de voyageurs en 2019 et à la levée des exigences légales strictes en matière de cabotage. Les choses évolueront sans doute avec l'introduction possible de Flixtrain en 2021.

---

<sup>8</sup> Un service de train direct d'Amsterdam à Londres sera probablement introduit à partir de 2020.

### 3. Évolutions du marché – infrastructure

Le transport de voyageurs représente près de 87% des trains-kilomètres parcourus. Par conséquent, il est essentiel pour les voyageurs que l'infrastructure et le matériel roulant soient en bon état.

#### 3.1 Utilisation du réseau

Par le passé, aucun sillon n'a été refusé pour cause de pénurie de capacité. Il existe cependant différents tronçons et installations qui ont un taux d'occupation supérieur à 80 % pendant les heures de pointe (7h00 à 9h00 et 16h00 à 18h00). Il s'agit naturellement de la jonction Nord-Midi à Bruxelles, mais également de la ligne 25 de Kontich à Anvers-Central.

En novembre 2018, deux voies centrales rénovées ont été mises en service entre Anderlecht et Sint-Katherina-Lombeek, achevant ainsi le RER en Flandre. Après les lignes 96N (Bruxelles - Halle) et 36N (Bruxelles-Louvain), la ligne 50A/C dispose à présent de quatre voies pour la liaison entre Bruxelles et Denderleeuw.

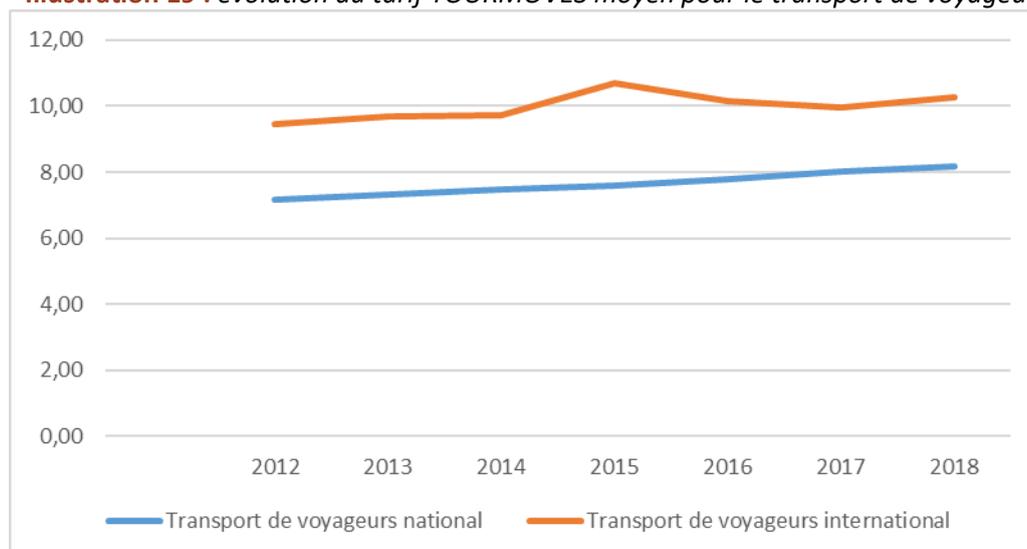
Pour satisfaire au trafic ferroviaire croissant depuis et vers la côte par exemple, des travaux ont été réalisés à Bruges, dans le cadre de l'aménagement d'une troisième voie entre Bruges et Dudzele.

#### 3.2 Tarifs

##### 3.2.1 Évolution des tarifs

Le graphique ci-dessous donne un aperçu de l'évolution des coûts de sillon pour le transport national et international de voyageurs. En 2018, la SNCB a payé en moyenne plus de 8 euros par train-kilomètre pour son transport intérieur de voyageurs. Pour le transport international de voyageurs, elle a même payé plus de 10 euros par train-kilomètre. La Belgique fait ainsi partie des pays les plus chers d'Europe avec la France.

**Illustration 19 :** évolution du tarif YOURMOVES moyen pour le transport de voyageurs (effectif)



Comme expliqué plus haut au **paragraphe 3.2** de la **partie II** relative au **transport de marchandises**, on travaillera à partir de 2021 avec une nouvelle formule de calcul pour la redevance d'utilisation du réseau ferroviaire.

### 3.3 Qualité

La qualité du service est l'un des principaux facteurs pris en compte par les voyageurs dans leur décision de prendre le train. Elle porte sur le confort de voyage, mais principalement pour passer du point A au point B dans un temps donné. D'après une étude du SPF Mobilité et Transports, les voyageurs ne sont disposés à prendre le train que si le temps de voyage en train ne dépasse le temps en voiture que de 50 %. Par conséquent, les chiffres de ponctualité (et dans une moindre mesure les vitesses commerciales) peuvent également être déterminants.

Les vitesses commerciales ont légèrement augmenté pour les voyageurs intérieurs en 2018. Ces trains ont roulé en moyenne à une vitesse de 66,72 kilomètres par heure, soit 56,6 kilomètres par heure arrêts compris. Cela représente une hausse de 1 % par rapport à 2017. Tant les trains L que les trains P, IC et S ont roulé plus vite en moyenne. Toutefois, les trains internationaux ont, en moyenne, roulé un peu plus de 1 % moins vite, avec des vitesses de 145,7 kilomètres/heure arrêts compris et 158,1 kilomètres/heure arrêts non compris.

Il y a encore une grande marge d'amélioration pour ce qui est de la ponctualité. En 2018, 87,3 % des trains roulaient 'à l'heure'<sup>9</sup>. Si on neutralise les facteurs externes et les travaux d'investissement, on constate que 91,7 % des trains roulaient à l'heure. En 2017, ces pourcentages s'élevaient encore à respectivement 88,3 % et 92,4 %. Le tableau ci-dessous montre l'évolution de la ponctualité (sans neutralisation) à partir de 2012.

**Tableau 3 : évolution de la ponctualité dans le transport de voyageurs en Belgique**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ponctualité	87,2 %	85,6 %	88,2 %	90,9 %	89,2 %	88,3 %	87,3 %

Ce retard est imputable à la SNCB elle-même (dans 30,7 % des cas), à Infrabel (23,6 %), à d'autres (4,2 %) ou à des tiers (41,5 %). Cette dernière catégorie englobe les retards venant de réseaux étrangers (les trains internationaux ayant en principe la priorité et les trains allemands, surtout, ayant (plus) souvent été en retard l'an dernier), mais également les intrusions sur les voies, les heurts de personne, les accidents aux passages à niveau et les vols de câbles.

<sup>9</sup> Les trains qui ont moins de 5 minutes et 59 secondes de retard sont considérés comme roulant à l'heure.

## 4. Conclusion pour le transport ferroviaire de voyageurs

Le transport ferroviaire de voyageurs représente une part d'environ 8 % dans la répartition modale. Malgré cette part encore très restreinte, on constate une évolution positive. Ainsi, le nombre de voyageurs de la SNCB a augmenté pour passer à 243,9 millions ces dernières années, soit une hausse de 3,6 % en 2017 et 3,7 % en 2018. Cela représente une croissance dépassant légèrement celle du transport terrestre de voyageurs.

Le transport national de voyageurs, qui représente environ 81 % du nombre total de trains-kilomètres et 93 % du transport de voyageurs, a enregistré une progression du nombre de trains-kilomètres similaire de 2,7 % par rapport à 2017.

En revanche, le nombre de trains-kilomètres en transport international de voyageurs est resté plus ou moins inchangé en 2018 après la forte hausse de 2017. La SNCB a enregistré une légère croissance sur son segment international (+1,3 % de voyageurs). En revanche, THI Factory a reculé de 4,5 %. Seul Eurostar a connu une progression considérable en 2018. Ses trains-kilomètres ont progressé de 23,8 %. Sa part de marché est ainsi passée de 8,7 % à 10,8 %.

Pourtant, les effets de la libéralisation sont très limités. En moyenne, on n'a observé qu'une augmentation d'environ 3 % (conforme à la croissance normale du nombre de voyageurs). De plus, outre la SNCB et THI Factory – détenue par la SNCB et la SNCF, Eurostar est également détenue en partie par des opérateurs historiques (60 %).

Il n'est donc pas simple d'accéder à ce marché. Les frais d'investissement élevés, les obstacles technologiques et les exigences d'interopérabilité et dispositions légales strictes en sont les causes.

Depuis 2019, le transport national de voyageurs est également libéralisé. Reste à savoir si, avec l'arrivée de Flixbus (pour l'horaire de service 2021), ce segment sera le théâtre de grands changements.

Pour que le transport national et international de voyageurs continue à progresser dans le futur et puisse concurrencer le transport routier notamment, il est nécessaire de continuer à améliorer la qualité du service. Or, la ponctualité s'est de nouveau dégradée l'an dernier pour atteindre 88,3 %.

Naturellement, des investissements en infrastructures (notamment en capacité) par Infrabel sont également nécessaires, tout comme des investissements dans du matériel roulant de qualité.