

## TABLE DES MATIÈRES MONITEUR DU RAIL – TRANSPORT DE MARCHANDISES

01 » LE RAIL DANS LE SECTEUR DES  
TRANSPORTS

02 » CONCURRENCE EN  
TRANSPORT

03 » FONCTIONNEMENT  
OPÉRATIONNEL DU TRANSPORT

04 » TARIFICATION DU  
GESTIONNAIRE DE  
L'INFRASTRUCTURE



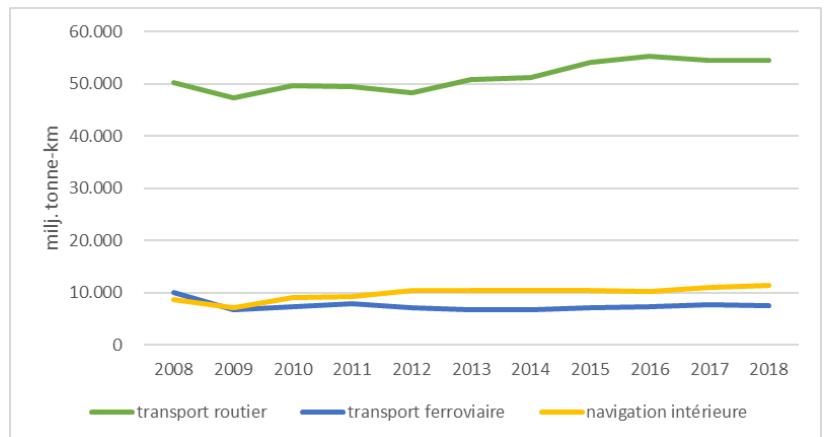
Contact: [info@regul.be](mailto:info@regul.be)

## 01 » LE RAIL DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

### Mode de transport de marchandises

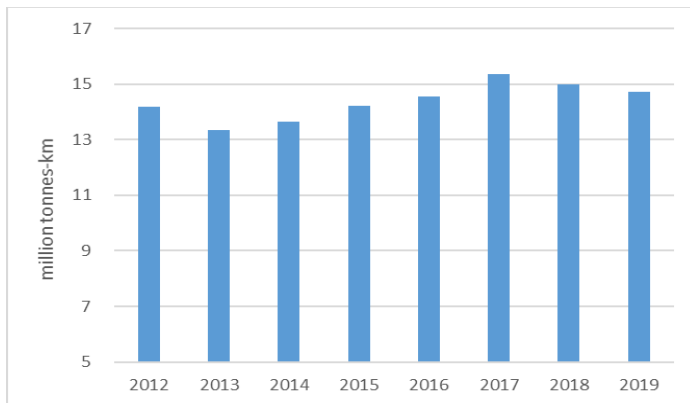
Le rail n'a qu'une part limitée dans le transport de marchandises.

En 2019, la part modale du rail a diminué d'environ 4,3 % par rapport à 2008, mais en restant stable ces dernières années **autour de 10 %**.



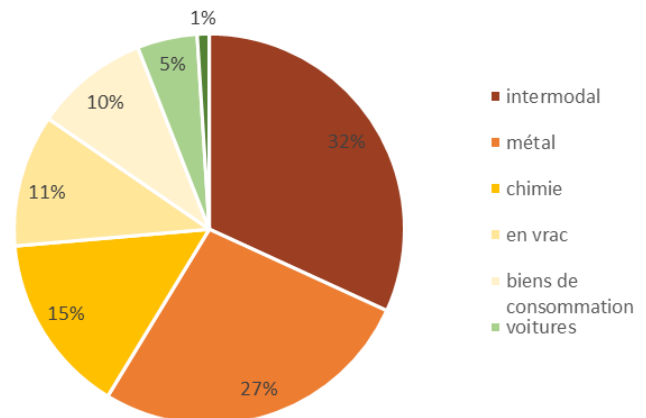
### Évolution tonnes-kilomètres transport ferroviaire

Entre 2012 et 2019, le nombre de marchandises transportées, exprimé en tonnes-kilomètres, a augmenté de 3,65 %. Après une augmentation continue entre 2013 et 2017, le rail a de nouveau connu une légère baisse au cours des deux dernières années. En 2019, le transport de marchandises s'élevait à **14 703 850 tonnes-kilomètres**.



### Marchandises transportées

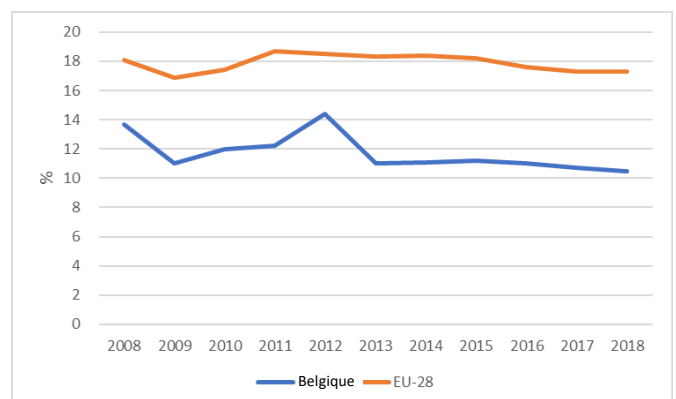
Le rail reste particulièrement intéressant pour des segments spécifiques (souvent sur de longues distances). Les principaux types de transport restent le **transport intermodal, les métaux et les produits chimiques, qui représentent près de ¾ du fret transporté**.



### Position de la Belgique en matière de répartition modale

Par rapport à la moyenne de l'Union européenne, la part du rail dans la répartition modale en **Belgique** est assez faible (environ **10,2 %**). Dans l'**UE-28**, cette part est en moyenne de **17,3 %** (chiffres de 2018).

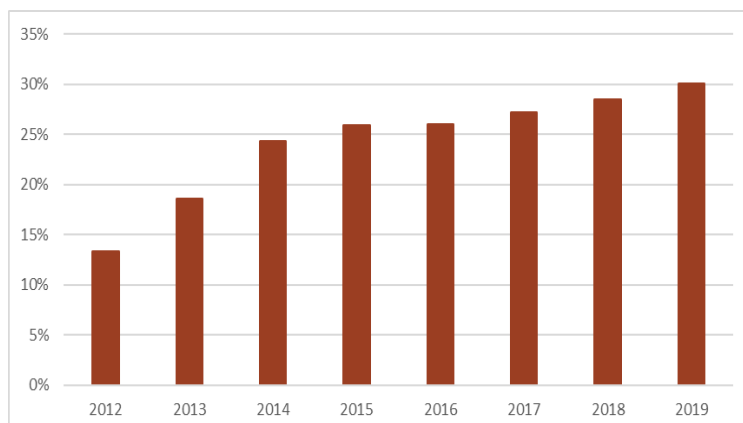
La part ne dépasse guère 1 % en Irlande et 2 % en Grèce, mais s'élève à environ 44 % en Estonie et 66,7 % en Lituanie.



## 02 » CONCURRENCE EN TRANSPORT FERROVIAIRE

### Part de marché des nouveaux entrants

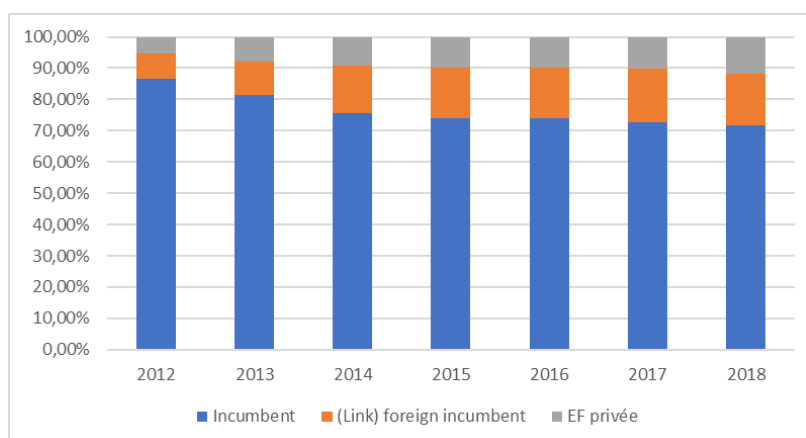
Les nouveaux entrants détenaient un peu plus de **30 %** du marché en 2019 (en tonnes-kilomètres). Leur part du marché augmente continuellement depuis plusieurs années. Cela est notamment dû à leur propre croissance, de +33 % par rapport à il y a 5 ans.



### Aperçu de l'actionnariat

Les « nouveaux entrants » ne sont pas tous des organisations indépendantes. Il existe en effet différents liens avec des opérateurs historiques étrangers.

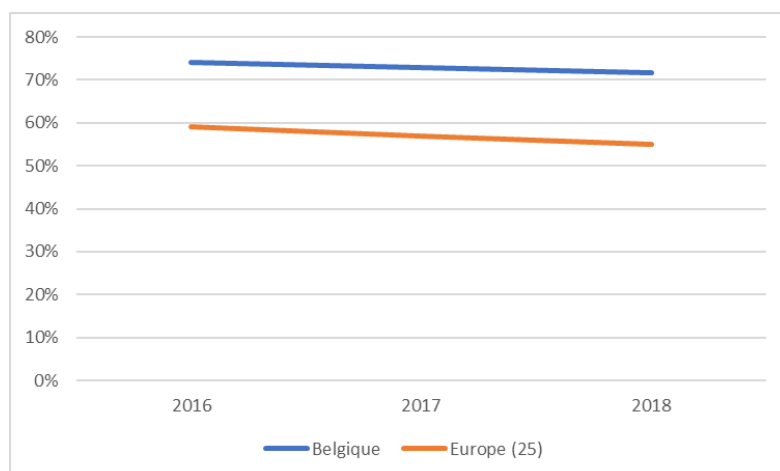
En 2018, seulement **11,7 %** du marché était aux mains d'**entreprises privées**. Les opérateurs historiques étrangers détenaient quant à eux **16,7 %** du marché.



### Part de l'opérateur historique en Belgique

Par rapport au reste de l'Europe, la part détenue par l'opérateur historique reste relativement élevée en Belgique. En moyenne, l'opérateur historique en **Europe** détient une part de **55 %** (chiffres de 2018).

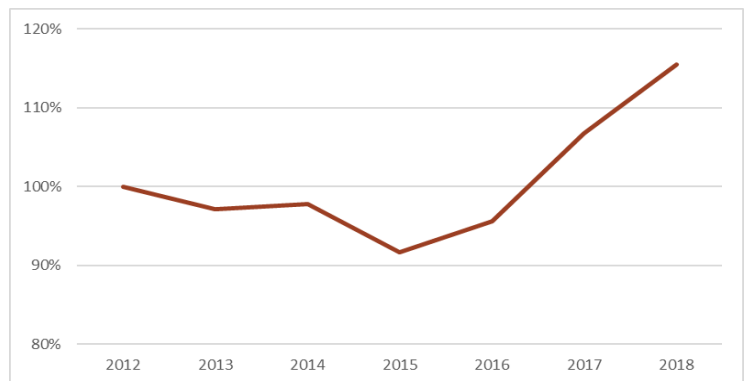
La part varie de 0 % au Danemark, au Portugal et en Estonie à 100 % en Lituanie et au Luxembourg.



## 03 » FONCTIONNEMENT OPÉRATIONNEL DU TRANSPORT FERROVIAIRE

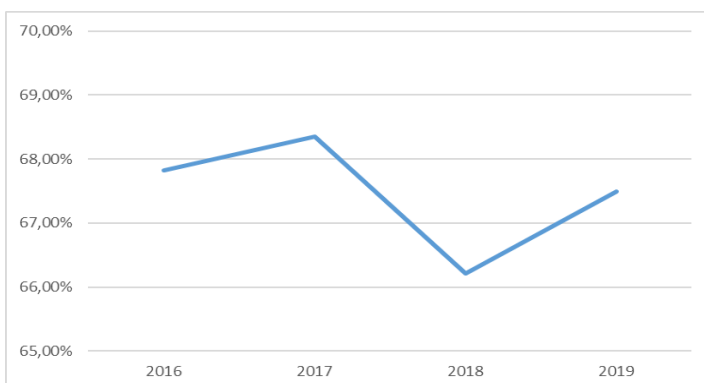
### Évolution du taux de chargement

Les opérateurs du transport de marchandises visent à exploiter le marché aussi efficacement que possible. Cela se traduit notamment par l'évolution positive du taux de chargement (en tonnes par train-kilomètre), ce qui entraîne une baisse correspondante des coûts.



### Évolution des chiffres de la ponctualité

Depuis quelques années, moins de **70 %** des trains de marchandises circulent « à l'heure » c'est-à-dire avec moins de 30 minutes de retard.



### Vitesse moyenne

En moyenne, les trains de marchandises circulent à une vitesse réelle d'environ **50 km/h**. C'est le cas tant pour les lignes nationales que pour les « corridors » qui traversent la Belgique.



### Chiffres de la ponctualité au niveau des corridors traversant la Belgique

En moyenne, les trains de marchandises circulent sur les corridors traversant la Belgique à une vitesse similaire à celle des autres trains de marchandises sur les sillons belges. Cependant, la ponctualité de l'ensemble des corridors de fret – principalement en dehors de la Belgique – reste souvent assez faible (à savoir en dessous de 70 %).

Corridor	Ponctualité origine		Ponctualité 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%

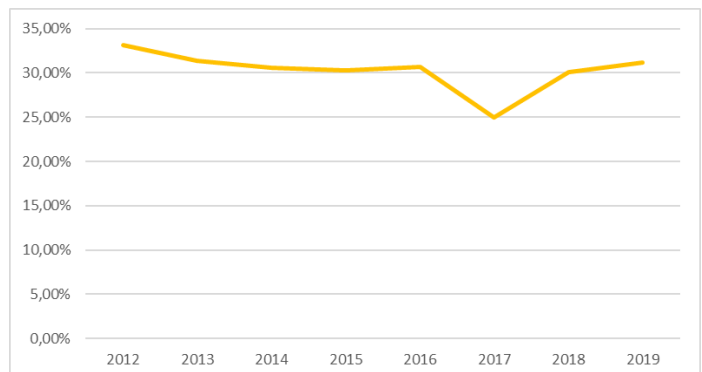
## 03 » FONCTIONNEMENT OPERATIONNEL DU TRANSPORT FERROVIAIRE

### Part des trains-kilomètres non effectifs

Le nombre de trains de marchandises annulés en dernière minute est **supérieur à 30 %** du total des trains-kilomètres demandés.

Cela a coûté au secteur des marchandises, en 2019, environ 3,5 millions d'euros en redevances (cf. YourMoves).

Malgré cela, les opérateurs de fret doivent continuer à demander tous les sillons s'ils veulent être sûrs de conserver leurs sillons



### Capacité – impact des travaux

Officiellement, aucun sillon n'a été refusé en 2019 pour des raisons de pénurie de capacité. Toutefois, notamment en raison de problèmes de capacité, certaines demandes de capacité ont été gelées dans l'horaire de service et n'ont été traitées par le gestionnaire de l'infrastructure que 10 semaines avant la journée officielle de l'utilisation. Sur plusieurs tronçons de ligne, dont la jonction Nord-Midi, on note aussi un taux d'occupation très élevé pendant les heures de pointe.

Ce taux d'occupation élevé est également influencé par les travaux à



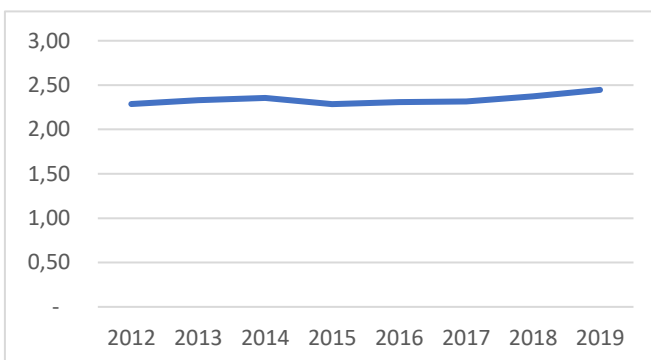
réaliser. En principe, une capacité suffisante – via des itinéraires alternatifs de déviation – est garantie pendant ces travaux. Toutefois en 2019, il y a eu quelques cas spécifiques où des travaux ont été effectués à la fois sur l'itinéraire principal et sur l'itinéraire de déviation. C'est en partie dans ce contexte que le Service de Régulation a décidé, fin février 2019, de lancer une mission de contrôle portant sur la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé réalisé par Infrabel. Cette mission de contrôle n'est pas encore terminée, mais l'un des problèmes déjà identifiés est l'insuffisance de consolidation (nationale). Dès la planification des travaux de 2020, une attention particulière a été accordée au maintien des itinéraires de déviation. Dans le même ordre d'idées, la décision déléguée 2017/2075 impose déjà des règles plus strictes en matière de consultation et de publication de travaux.

## 04 » TARIFICATION DU GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE

### Évolution des tarifs par train-kilomètre

Les opérateurs de fret ont payé en moyenne **près de 2,50 euros** par train-kilomètre réalisé pour l'utilisation du réseau.

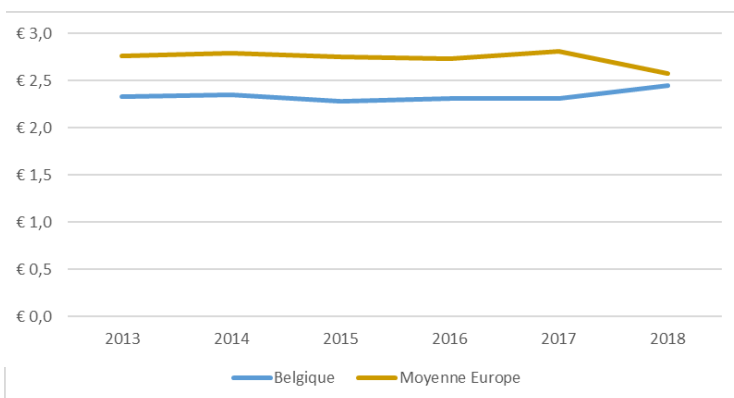
À partir de l'horaire de service 2021, ce montant sera revu sur la base de nouvelles règles tarifaires (coûts directs).



### Position de la Belgique en matière de redevance d'utilisation

Par rapport au reste de l'Europe, les opérateurs de fret en Belgique paient relativement peu pour l'utilisation du réseau. En Europe, la moyenne est de **2,58 euros** par train-kilomètre.

Aux Pays-Bas, la redevance est de 3,50 euros, en France de 2,31 euros et en Allemagne de 2,23 euros.

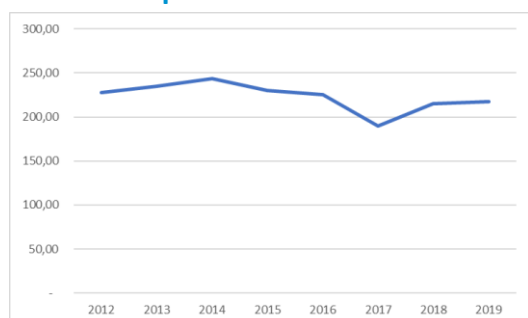


### Chiffre d'affaires d'Infrabel

Environ **69 %** du chiffre d'affaires d'Infrabel provient de la **redevance d'infrastructure** ; pour le reste, 10 % provient de subventions d'exploitation, 11 % est lié à l'énergie et 11 % provient d'autres sources.

Environ **35,5 millions d'euros**, soit **4,6 %** de la **redevance d'infrastructure**, sont payés par les opérateurs de fret.

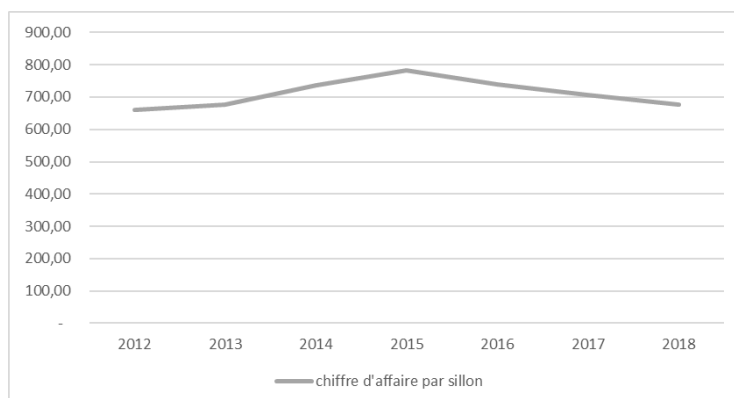
### Redevance par sillon



### Chiffre d'affaires total par sillon

Le graphique ci-dessous montre le chiffre d'affaires moyen réalisé par Infrabel par sillon. En 2018, il s'élevait à un peu moins de **700 euros pour un sillon** (en moyenne).

À titre de comparaison, un opérateur de fret paie en moyenne 215 euros pour un sillon.

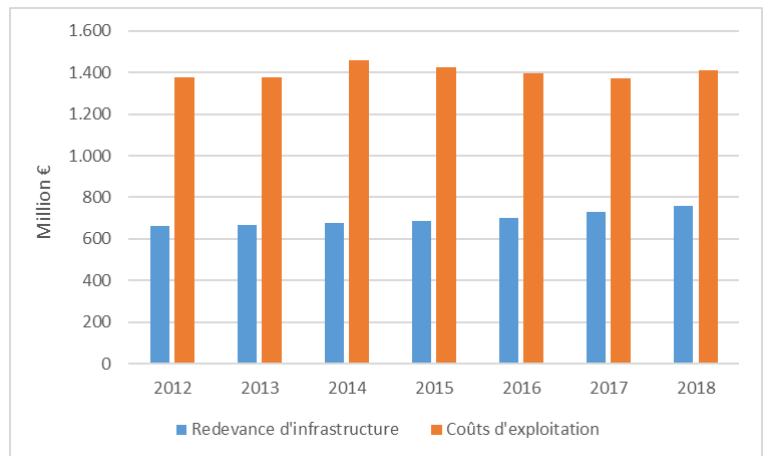


## 04 » TARIFICATION DU GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE

### Coûts d'exploitation par rapport à la redevance d'infrastructure

En 2018, la **redevance d'infrastructure** pouvait **couvrir environ 54 % des coûts d'exploitation** (cf. coûts d'exploitation hors amortissements, réductions de valeur et provisions). Le transport de marchandises y contribue pour moins de 5 %.

En 2018, les subventions d'exploitation ont couvert environ 8 % des coûts d'exploitation, ce qui représente une nouvelle diminution par rapport aux années précédentes.



### Investissements d'Infrabel

Infrabel continue d'investir chaque année dans le rail, tant au profit du transport de voyageurs qu'au profit du transport de marchandises. Le plus grand poste demeure, depuis des années, le **maintien de la capacité**.

