

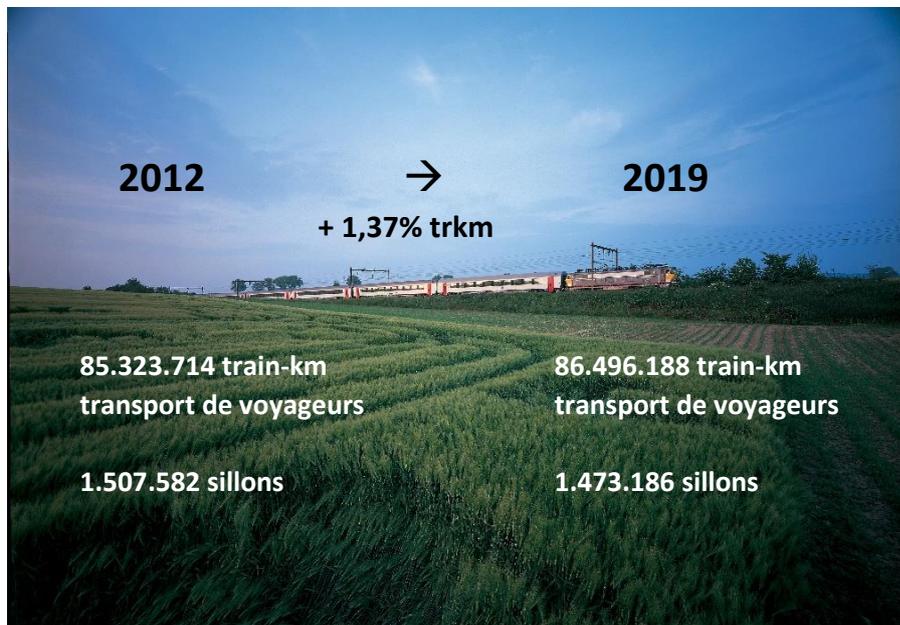
TABLE DES MATIÈRES MONITEUR DU RAIL – TRANSPORT DE VOYAGEURS

01 » LE RAIL DANS LE SECTEUR DES
TRANSPORTS

02 » CONCURRENCE EN
TRANSPORT FERROVIAIRE

03 » FONCTIONNEMENT
OPÉRATIONNEL DU TRANSPORT
FERROVIAIRE

04 » TARIFICATION DU
GESTIONNAIRE DE
L'INFRASTRUCTURE



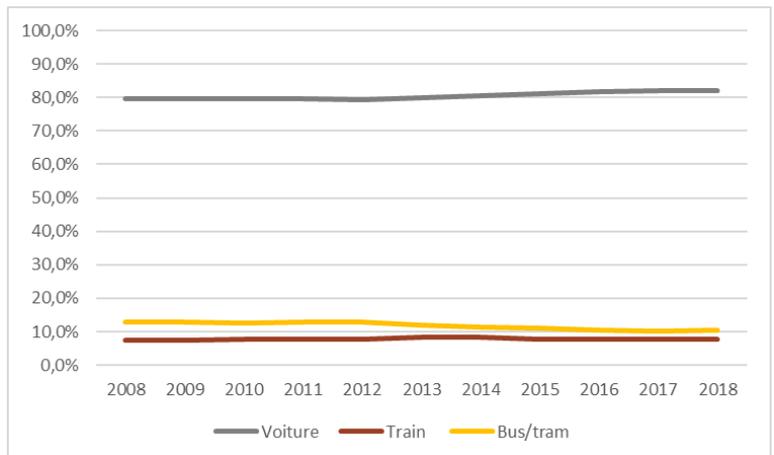
Contact: info@regul.be

01 » LE RAIL DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Moyen de transport des voyageurs

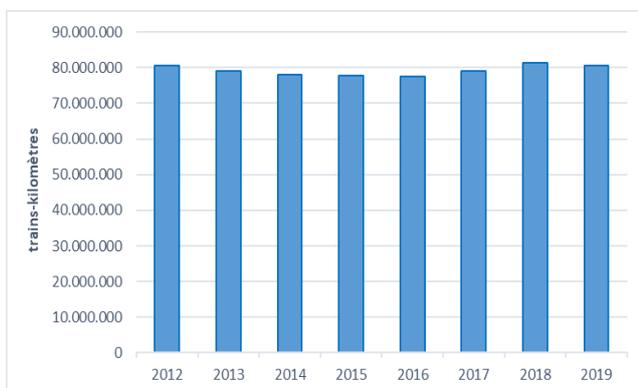
Le rail ne représente qu'une part limitée du transport de voyageurs (**près de 8 %**). Environ 80 % préfèrent la voiture.

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.



Évolution du transport national de voyageurs

Le transport national de voyageurs – en trains-kilomètres – est resté relativement stable par rapport à 2012. En 2019, **environ 80,5 millions de trains-kilomètres** ont été parcourus au niveau national.



Évolution du transport international

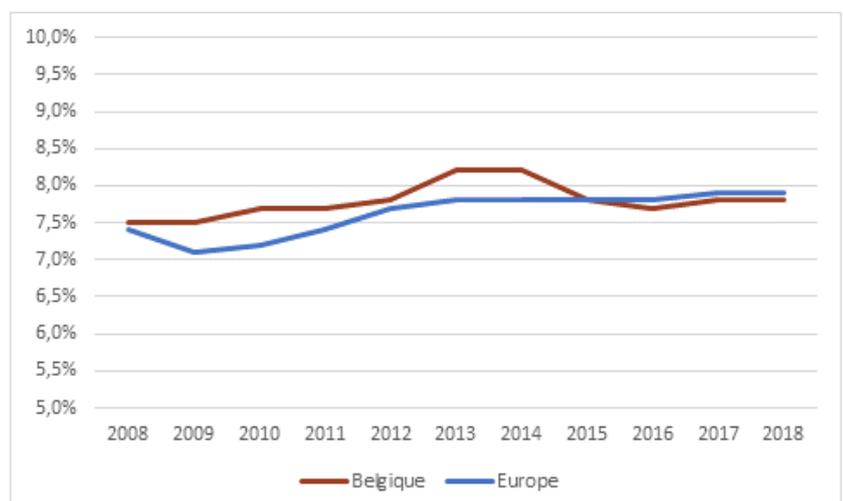
Depuis 2012, le transport international de voyageurs a **augmenté de 26 %**. En 2019, **presque 6 millions de trains-kilomètres** ont été parcourus.



Position de la Belgique en matière de répartition modale

En Belgique, la part que représentent les voyageurs ferroviaires dans la répartition modale est comparable à la moyenne de l'Union européenne.

En Europe, cette part n'atteint guère que 1 % en Lituanie et 2 % en Estonie, mais s'élève à près de 11,4 % aux Pays-Bas et même à près de 19,7 % en Suisse.

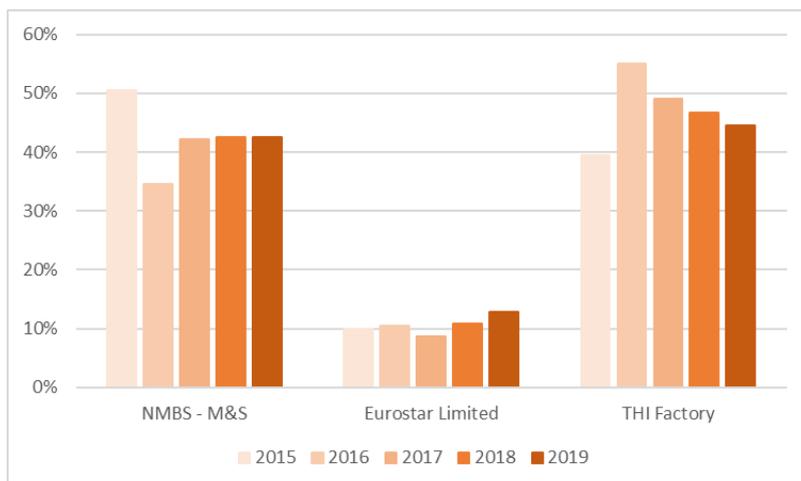


02 » CONCURRENCE EN TRANSPORT FERROVIAIRE

Part de marché des nouveaux entrants

En 2019, la concurrence n'était présente que sur le marché des voyageurs internationaux.

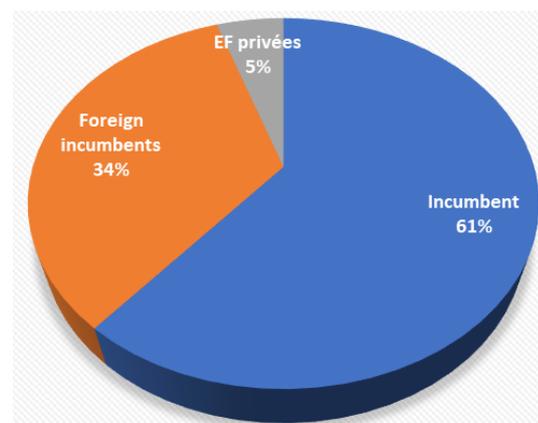
Les nouveaux entrants détiennent près de **60 %** du marché (en trkm). La croissance de ces « nouveaux entrants », quant à elle, est restée plutôt stable ces dernières années.



Aperçu de l'actionariat

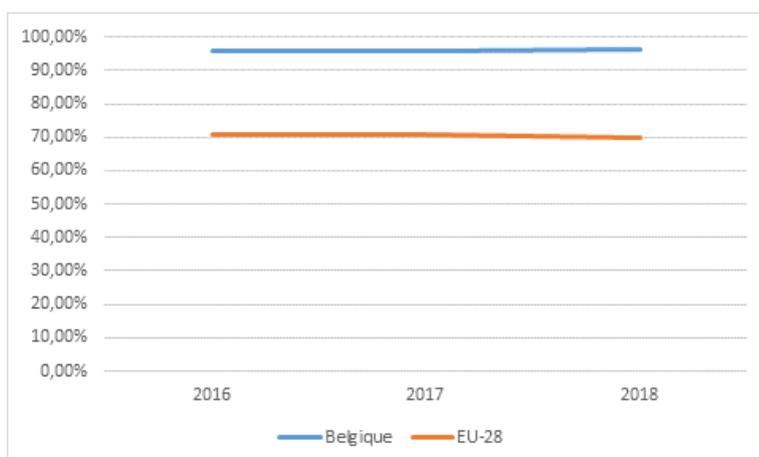
Les « nouveaux entrants », à vrai dire, ne sont pas des organisations indépendantes. Ils ont différents liens avec les opérateurs historiques belges et étrangers.

En 2019, seulement **5 %** du marché était détenu par des **entreprises privées** (en terme d'actionariat). Un opérateur historique étranger détenait 34 % du marché, tandis que notre propre opérateur historique détenait toujours 61 % du marché. En 2014, ce pourcentage s'élevait encore à 90 %.



Part de l'opérateur historique en Belgique

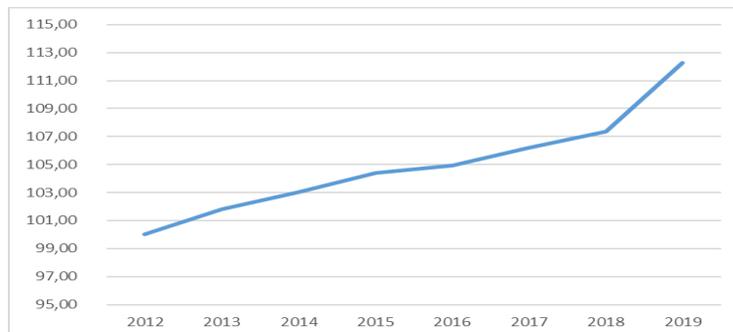
Vu que le transport national de voyageurs en Belgique – qui représente plus de 90 % des trkm – est entièrement assuré par l'opérateur historique, la part de ce dernier dans le transport total de voyageurs est très élevée par rapport au reste de l'Europe. En moyenne en **Europe**, l'opérateur historique détient une part d'environ **70 %** (chiffres de 2018), allant de 1 % au Royaume-Uni à 100 % notamment en Bulgarie, Croatie, Luxembourg et Espagne, en passant par 40 % en Pologne.



03 » FONCTIONNEMENT OPÉRATIONNEL DU TRANSPORT FERROVIAIRE

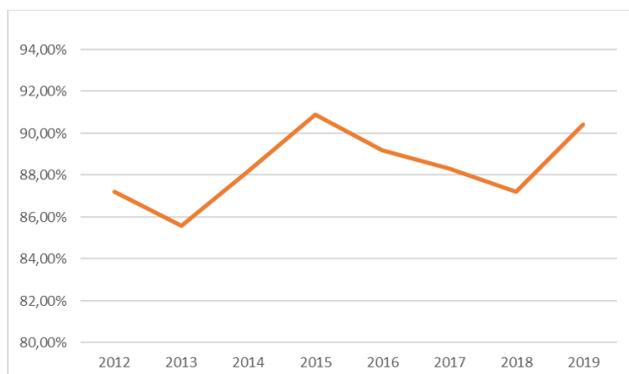
Évolution du nombre de voyageurs par train-kilomètre

Le nombre de voyageurs par train-kilomètre (et par train) augmente linéairement d'environ 1 % depuis quelques années. En 2019, le secteur a même enregistré une augmentation de 4,5 %. Cela est dû principalement à la forte augmentation du nombre de voyageurs intérieurs, qui est passé d'environ 244 à 253 millions de voyageurs.



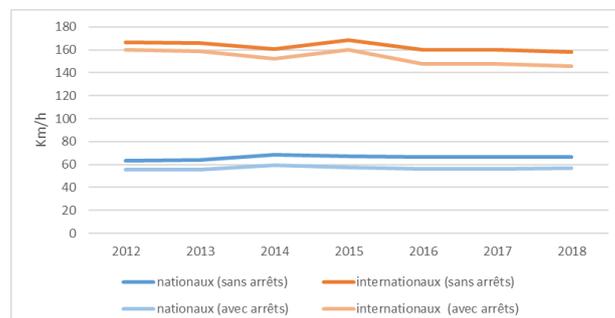
Évolution des chiffres de la ponctualité

En 2019, un peu plus de **90 %** des trains (non annulés) ont circulé à l'heure, c'est-à-dire avec un retard de moins de 6 minutes. À cela s'ajoute un peu plus de 2 % de trains totalement ou partiellement supprimé. Environ 18 % de ces annulations sont liées à Infrabel, 33 % à l'entreprise ferroviaire elle-même et les 49 % restants à des tiers ou à pour autres motifs.



Vitesse moyenne

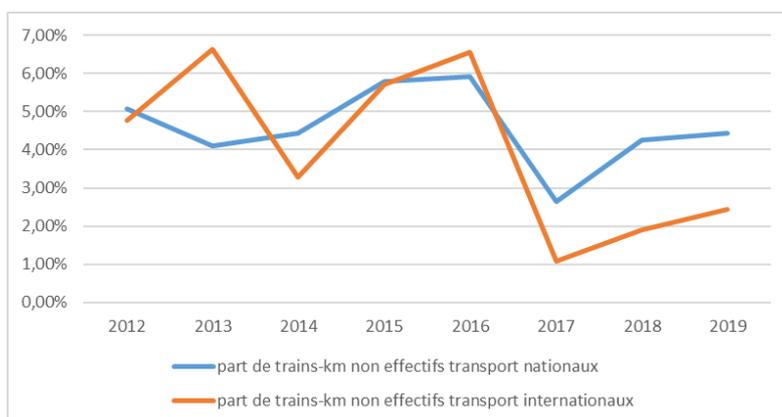
En moyenne, les trains **nationaux** de voyageurs roulent à une vitesse d'environ **66,7 km/h**, tandis que les trains **internationaux** roulent à un peu moins de **160 km/h** (sans les arrêts).



Part des trains-kilomètres non effectifs

Le nombre de trains de voyageurs annulés en dernière minute montre une évolution positive et se situe actuellement à **moins de 5 %** du total des trains-kilomètres demandés.

Cela a coûté au secteur des voyageurs, en 2019, près de 4 millions d'euros en redevances (cf. Your Moves).

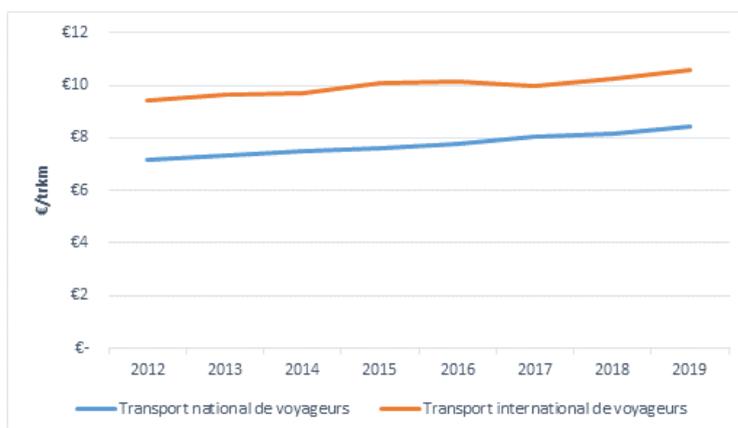


04 » TARIFICATION DU GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE

Évolution des tarifs par train-kilomètre

Les entreprises ferroviaires paient **environ 8,5 euros** par train-kilomètre pour le transport **national** et **10,6 euros par train-kilomètre** pour le transport **international** de voyageurs.

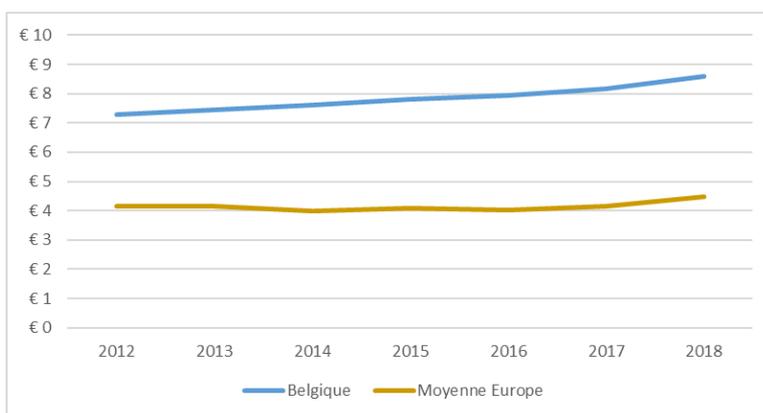
À partir de l'horaire de service 2021, ce montant sera revu sur la base de nouvelles règles tarifaires (coûts directs).



Position de la Belgique en matière de redevances d'utilisation

Par rapport au reste de l'Europe, les opérateurs en Belgique paient un prix relativement élevé pour l'utilisation du réseau pour le transport de voyageurs. La moyenne européenne est de **4,48 euros** par train-kilomètre.

En France, les opérateurs de transport de voyageurs paient en moyenne 8,85 euros par trkm, aux Pays-Bas 1,76 euro et en Allemagne 5,31 euros.

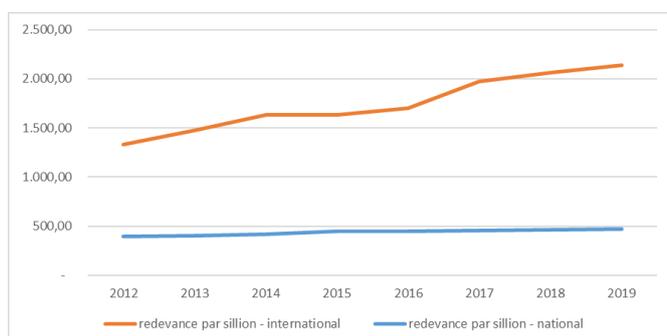


Chiffre d'affaires d'Infrabel

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 % vient d'autres sources.

Environ **745,2 millions d'euros**, soit près de **95 %** de la **redevance d'infrastructure**, est payée **par les opérateurs de transport de voyageurs**.

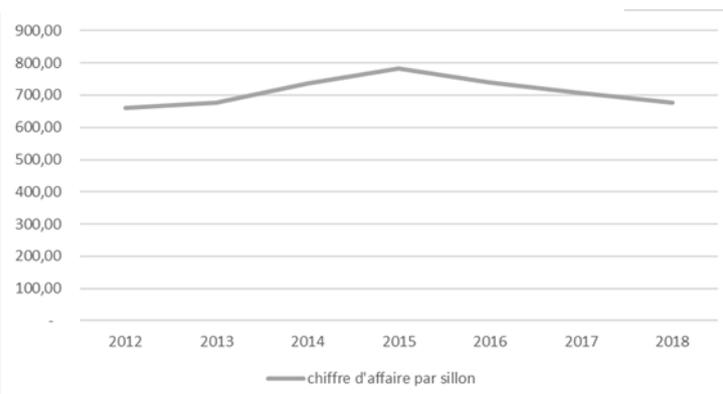
Redevance par sillón



Chiffre d'affaires par nombre de sillóns

Le graphique ci-dessous montre le chiffre d'affaires moyen réalisé par Infrabel par sillón. En 2018, cela représentait un peu moins de **700 euros pour un sillón** (en moyenne).

À titre de comparaison, pour un sillón national, un opérateur de transport de voyageurs doit payer en moyenne 500 euros et pour un sillón international, plus de 2 000 euros.

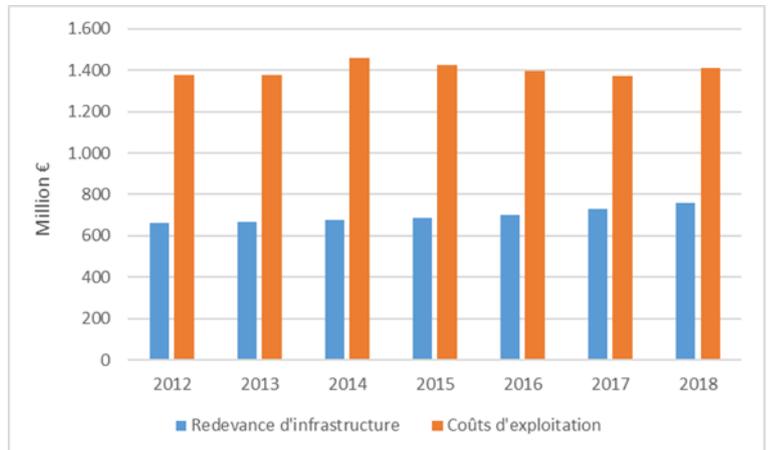


04 » TARIFICATION DU GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE

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

En 2018, la **redevance d'infrastructure** pouvait **couvrir environ 54 % des coûts d'exploitation** (coûts d'exploitation hors amortissements, réductions de valeur et provisions). Le transport de voyageurs y contribue pour plus de 95 %.

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**.

