

## MONITEUR DU RAIL IMPACT MESURES COVID-19

01 » APERÇU DU SECTEUR  
FERROVIAIRE

02 » TRANSPORT NATIONAL DE  
VOYAGEURS

03 » TRANSPORT INTERNATIONAL  
DE VOYAGEURS

04 » TRANSPORT DE  
MARCHANDISES

05 » GESTION DE  
L'INFRASTRUCTURE & AUTRES  
SERVICES FERROVIAIRES

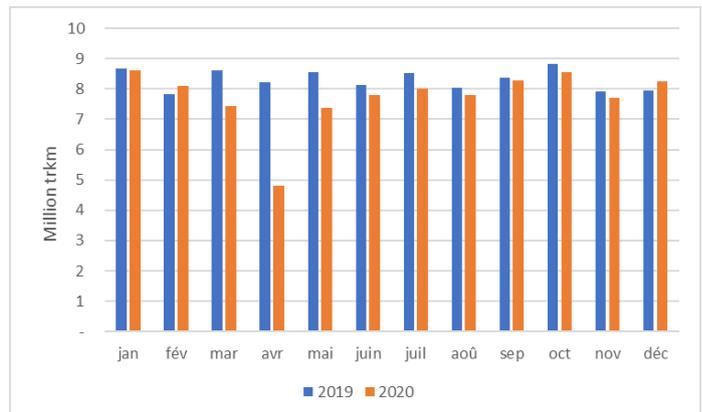


## 01 » IMPACT DES COVID-19 MESURES SUR LE SECTEUR FERROVIAIRE

### Impact sur l'évolution en trains-kilomètres

En **2020**, la crise du coronavirus et les mesures ont généré une chute de **7%** du nombre de **trains-kilomètres** parcourus par rapport à 2019. En avril 2020, cette baisse atteignait 40%.

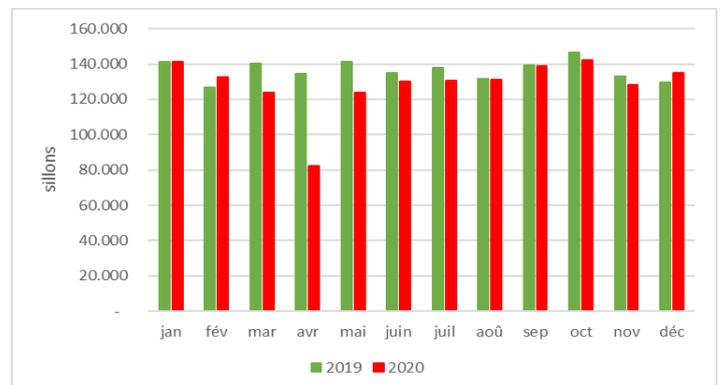
Il existe une **grande différence** entre les différents **segments du marché** (transport national vs transport international de voyageurs vs transport de marchandises). Elle sera détaillée dans les chapitres suivants.



### Impact sur l'évolution en sillons

L'impact sur le nombre de sillons empruntés est assez similaire au nombre de trains-kilomètres. En **2020**, on observe une baisse de **6%** par rapport à 2019 (- 39% en avril).

De nombreux sillons ont été annulés (à la dernière minute).



### Impact par segment vs autres modes de transport

La crise de la COVID-19 avec ses mesures a frappé **tous les modes de transport**. Le secteur ferroviaire a pu s'adapter rapidement, mais a quand même été durement touché.

Pour le **transport de marchandises**, **aucun transfert modal** ne semble avoir eu lieu.

Le **transport national de voyageurs** – qui est assuré en permanence par des services publics – verra peut-être sa **part diminuer** si les voyageurs sont/restent préoccupés par les **risques (sanitaires)**.

La **part du transport international de voyageurs** dans le transfert modal **dépendra** des **mesures** prises par rapport aux **concurrents directs**, tels que le trafic aérien (court-courriers) – qui sont actuellement tout aussi touchés.

### Mesures

Il est clair que des mesures sont nécessaires afin de permettre au secteur de se rétablir pleinement. Ainsi, il a déjà été décidé d'accorder une **subvention forfaitaire** unique à la **SNCB** et à **Infrabel**. D'autres mesures ont été/sont également examinées (chômage temporaire, primes, exonération des cotisations de sécurité sociale, ...).

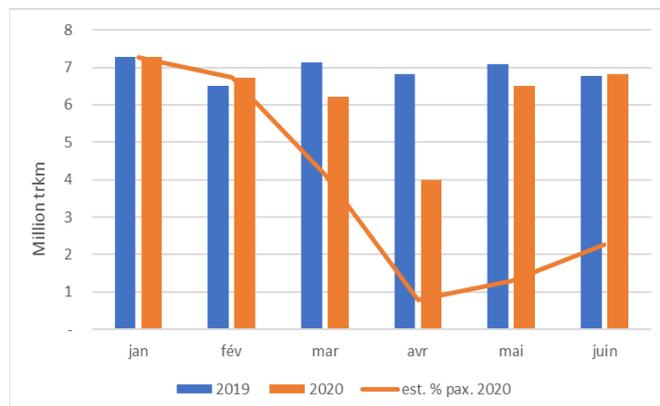
L'Union Européenne, quant à elle, a publié le **règlement (UE) 2020/1429** du Parlement européen et du Conseil du 7 octobre 2020 arrêtant des mesures pour un marché ferroviaire durable compte tenu de la propagation de la COVID-19. Conformément à ce règlement, les États membres peuvent autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à **réduire, remettre ou reporter** les **redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales** et des **droits de réservation de capacités** (et ensuite à les compenser).

## 02 » IMPACT SUR LE TRANSPORT NATIONAL DE VOYAGEURS

### Évolution des trains-kilomètres (en rapport avec les voyageurs)

SNCB et Infrabel, en concertation avec le gouvernement, ont instauré le « **Service de Trains d'Intérêt National** » mis en place le 23 mars 2020 (jusque fin avril). Il a permis de garantir le transport nécessaire en toute sécurité (cf. la composition maximale des trains visant à garantir une distance suffisante entre les voyageurs).

Pendant cette période, l'**offre de trains** représentait **en moyenne environ 53 %** du plan de transport nominal, avec une capacité maximale comprise **entre 70% et 80% en périodes de pointe**. Le **taux d'occupation** s'est avéré de toute évidence, **bien inférieur** à la normale.



### Impact sur les chiffres d'affaires

Malgré une offre de trains réduite de 50 %, les **ventes** (de billets, d'abonnements, de Rail Pass, etc.) ont **très fortement chuté** pendant cette période (périodes 95 %).

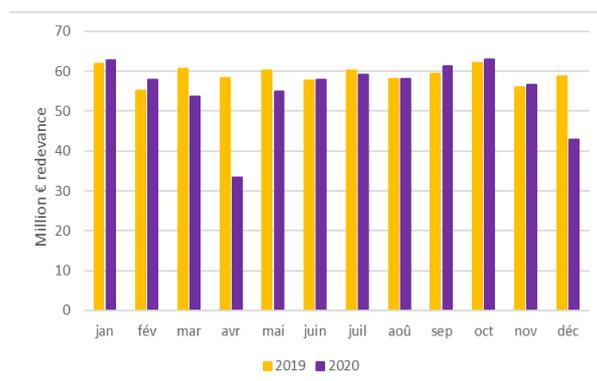
Outre cette perte au niveau du transport national de voyageurs, les recettes liées à l'obligation de service public et la partie variable des subventions d'exploitation ont également été impactées négativement.

La SNCB estime la **perte opérationnelle** pour **2020** à **environ 360 millions d'euros**.

### Impact sur les coûts (redevance d'infrastructure incluse)

Les frais opérationnels ont diminué à la suite de la baisse des activités (réduction du coût des sillons, moins d'entretien, etc.).

Cependant, la majorité des coûts n'a pas pu diminuer en proportion directe du chiffre d'affaires. Il convenait en effet de garantir une certaine offre de trains (**illustration : coûts redevance d'infrastructure sillons**).



En outre, la plupart des agents de la SNCB travaillent sous un régime statutaire pour lequel le chômage économique n'est pas autorisé. Enfin, des coûts additionnels étaient nécessaires pour la prévention de la propagation du virus.

### Perspectives & mesures

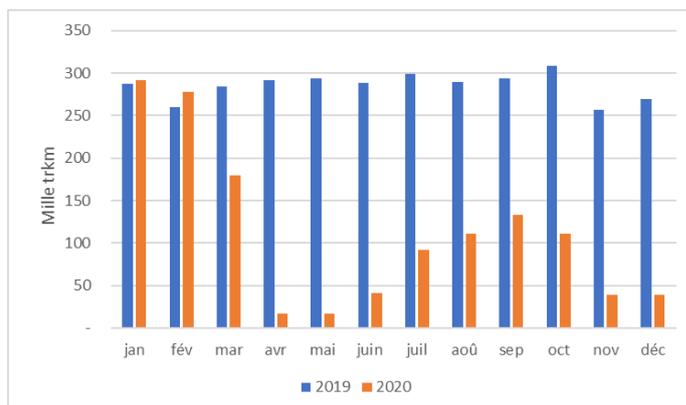
La SNCB prévoit que les **volumes de voyageurs de 2019** seront de nouveau atteints **d'ici 3 ans**, mais que les **taux de croissance** seront **plus faibles** suite aux changements d'habitudes (télétravail, etc.).

Idéalement, cela devrait aller de pair – pour la SNCB – avec une diminution de la redevance d'infrastructure (dans le cadre de la viabilité du marché). En outre, la SNCB se verra déjà octroyer une **subvention forfaitaire** exceptionnelle **d'environ 264 millions d'euros** pour lui permettre de compenser l'impact de l'épidémie du coronavirus sur sa situation financière – afin que sa capacité à assumer pleinement ses missions de service public ne soit pas compromise. La **garantie d'une offre minimale de trains (immédiatement disponible)** a également été perçue pendant la crise comme un avantage **par rapport aux marchés (entièrement) libéralisés**.

## 03 » IMPACT SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE VOYAGEURS

### Évolution des trains-kilomètres

La crise de la COVID-19 – suite aux diverses mesures, dont le(s) *lockdown(s)*, les différences entre les pays et la fermeture des frontières – a provoqué des **baisses** considérables au niveau du transport ferroviaire international de voyageurs, jusqu'à **environ 50 %** au cours du **premier semestre 2020**. En avril et mai, le nombre de trains-kilomètres était limité à environ 6 % par rapport à 2019 et en juin à plus ou moins 14 %. Après un léger rebond entre



juillet et octobre, ce chiffre avait retombé à environ 14% en novembre et décembre. Seule une **offre de trains (très) limitée est attendue pour la ou les années suivantes**.

### Impact sur le chiffre d'affaires

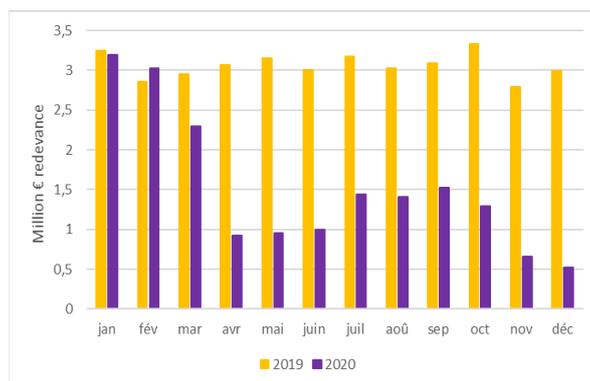
Le chiffre d'affaires des opérateurs ferroviaires effectuant du transport international de voyageurs est très fortement influencé par la crise de la COVID-19. Outre l'offre de trains réduite, l'occupation de ces trains est également beaucoup plus faible. Les exploitants actifs dans ce segment s'attendent ici à des **pertes de chiffre d'affaires jusqu'à environ 70 % en 2020**.

À certains **moments**, le **chiffre d'affaires** était d'environ 5 % par rapport au chiffre d'affaires **budgétisé** pour 2020.

### Impact sur les coûts (redevance d'infrastructure incluse)

Les EF ont **réduit au maximum leurs coûts (opérationnels)**, en recourant notamment aux fonds publics (tels que le chômage temporaire) ou en mettant fin ou en suspendant des contrats.

Cependant, les **coûts de sillon** – qui sont déjà perçus comme relativement élevés – **diminuent** en proportion directe du nombre de trains et **non du nombre de voyageurs**, lequel détermine le chiffre d'affaires. Cela représente une **charge très lourde** pour les EF (cf. la **viabilité du marché**).



### Perspectives & mesures

On s'attend à ce que les **niveaux de voyageurs de 2019** ne soient à nouveau atteints **qu'en 2023-2024 au plus tôt**. Un risque supplémentaire pour les voyages internationaux réside dans l'inégalité de traitement entre concurrents. Ainsi, les gouvernements de plusieurs pays ont déjà accordé des **prêts** intéressants à des concurrents directs du transport ferroviaire (tels que Brussels Airlines, EasyJet, British Airways, Air France KLM).

Il est souhaitable/nécessaire de **réduire** à tout le moins la **redevance d'infrastructure**, de préférence au moins jusqu'au niveau du nombre de voyageurs, au lieu du calcul actuel basé sur le nombre de sillons proprement dits (cf. la **viabilité du marché et la non-pénalisation au niveau de la répartition modale**).

Enfin, il est nécessaire d'uniformiser la **politique** : l'absence de règles sanitaires ou de mesures d'hygiène claires, cohérentes et uniformes dans les différents pays influence fortement le transport international.

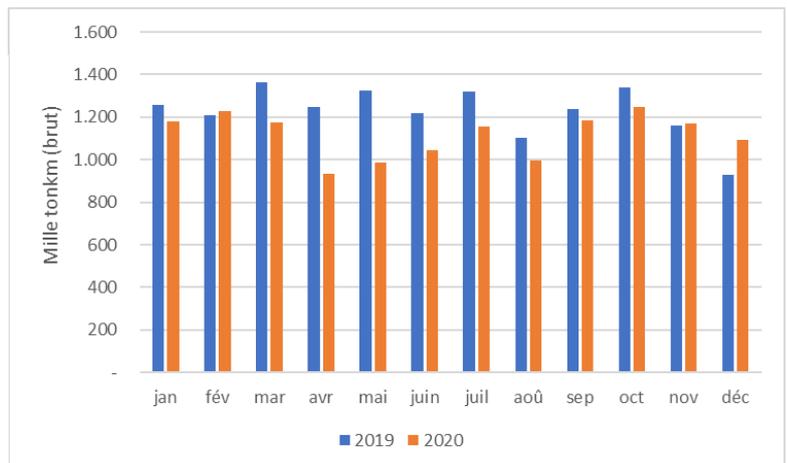
## 04 » IMPACT SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

### Évolution des tonnes-kilomètres

Les opérateurs de fret ferroviaires, actifs en Belgique, ont vu leur nombre de **tonnes-kilomètres diminuer d'environ 25 % entre la mi-mars et la fin mai 2020**.

L'**industrie lourde** ainsi que le **secteur chimique et intermodal** ont connu de fortes baisses. Les secteurs tels que les biens de consommation ont été moins durement touchés en raison de la demande accrue. **Certaines destinations, comme la Chine ou**

**l'Italie**, ont également été (très) durement touchées. Ce sont essentiellement les **trains-complets et le trafic diffus** qui ont connu des baisses allant jusqu'à **environ 30 %**. Le **transport intermodal (de conteneurs)** avait diminué **d'environ 15 %**.



### Impact sur le chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires des opérateurs de fret **a diminué** plus ou moins en proportion directe du nombre de tonnes-kilomètres, entre **20 et 30 %** (entre mars et mai).

**Selon le type de produit et/ou la destination**, les EF ont été plus ou moins impactées.

### Impact sur les coûts

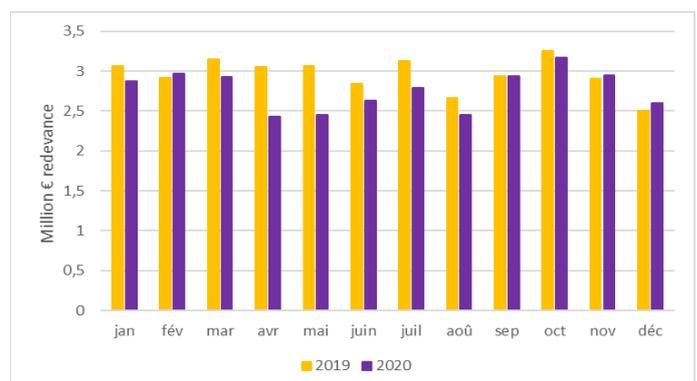
Le transport de marchandises est **moins dépendant des coûts fixes (élevés)** que le transport de voyageurs. Comme le personnel a pu être mis au chômage temporaire et que d'autres coûts (coûts de sillon, coûts d'électricité ou de diesel et **frais** liés au conducteur) ont enregistré une baisse **plus ou moins similaire à celle des recettes du transport**, la perte totale a pu être limitée. Il va de soi que la crise de la COVID-19 a également entraîné des **coûts additionnels** pour garantir la sécurité.

### Perspectives & mesures - maintenir la part dans la répartition modale (impact redevance)

Les opérateurs **s'attendent** à une **baisse des prix** pour les **recettes du transport**, comme dans d'autres crises (financières). Pas tant pour les produits conventionnels, mais bien **pour les produits intermodaux** (environ 4 à 5 %). En effet, on s'attend à une surcapacité sur le marché.

Le secteur souhaite des **mesures (financières) complémentaires**, notamment pour réaliser le *transfert modal* souhaité.

Tous les opérateurs de fret s'accordent à dire que la **redevance d'utilisation** du rail pour le transport de marchandises devrait **baissier d'environ 50 %, au moins pour 2020 et 2021**. D'autres mesures (telles que l'augmentation des budgets d'infrastructure ou le soutien prolongé au trafic ferroviaire diffus et au transport combiné) sont également demandées pour soutenir le secteur. En effet, comparativement à d'autres modes de transport, les coûts du transport ferroviaire (y compris les coûts de sillon) sont assez élevés.

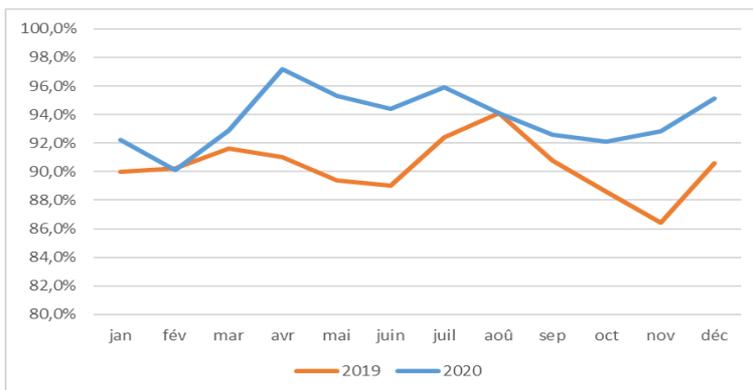


## 05 » IMPACT SUR LA (LE) GESTION(NAIRE) DE L'INFRASTRUCTURE

### Impact sur la ponctualité

Comme l'offre de trains a été (et est) beaucoup plus limitée pendant la crise, de **meilleurs chiffres de ponctualité** ont également été enregistrés au cours de cette période.

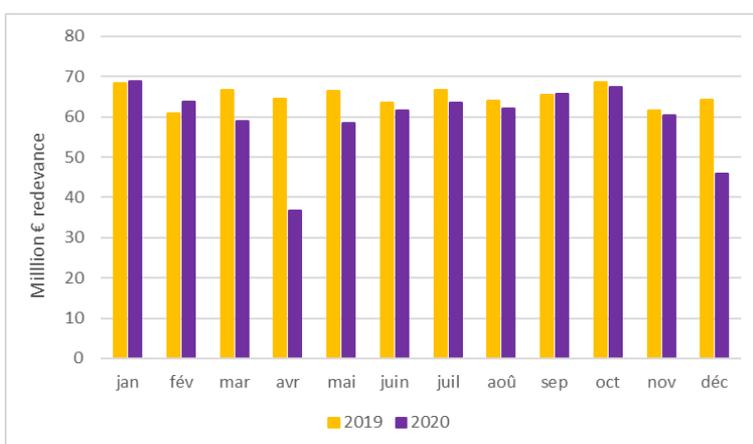
En avril 2020, la ponctualité dépassait même 97 %, contre 91 % en avril 2019.



### Redevances et résultats d'Infrabel

L'impact (financier) de la COVID-19 sur le gestionnaire de l'infrastructure peut être **largement** attribué à l'**impact sur les redevances d'infrastructure** (cf. part > 70 % des recettes).

En **2020**, cette redevance a été **inférieure de 9% à celle de 2019**, soit l'équivalent d'environ 68 millions d'euros.



Parallèlement, il a été décidé, en concertation avec le gouvernement, que les **redevances d'annulation** perçues pour les sillons demandés pour l'**horaire de service 2020**, ainsi que les coûts administratifs **seraient remboursés** aux entreprises ferroviaire de fret.

Afin de compenser ce remboursement et certains autres types de pertes, le gouvernement a accordé un subside de 46,9 millions d'euro à Infrabel.

La subvention d'exploitation d'Infrabel (environ 9 % des recettes) pour 2020 a déjà été fixée et ne sera pas affectée par cette crise.

### Impact sur les installations de service

Bien entendu, la crise de la COVID-19 a également eu des conséquences sur d'autres questions liées au rail, telles que les installations de service et les services qui y ont été fournis. Les **redevances de gares**, par exemple, ont logiquement également **fortement diminué** pendant la crise de la COVID-19.

L'utilisation de **faisceaux pour les manœuvres et le triage** des trains dépendait dans une certaine mesure des **diminutions des volumes de transport** (marchandises). Par contre, les **faisceaux destinés au stationnement du matériel roulant** ont été **utilisés un peu plus souvent**. Il en va de même pour les **terminaux de fret** où, par exemple, une baisse du nombre de conteneurs entre 10 et 15 % a été enregistrée, mais aussi une demande de stockage de conteneurs supplémentaires. On observe un **impact identique** sur les **installations de maintenance**, aux **installations de fourniture de gasoil de traction** et à **d'autres installations de service**, où les volumes sont adaptés à l'offre (de trains) réduite.