

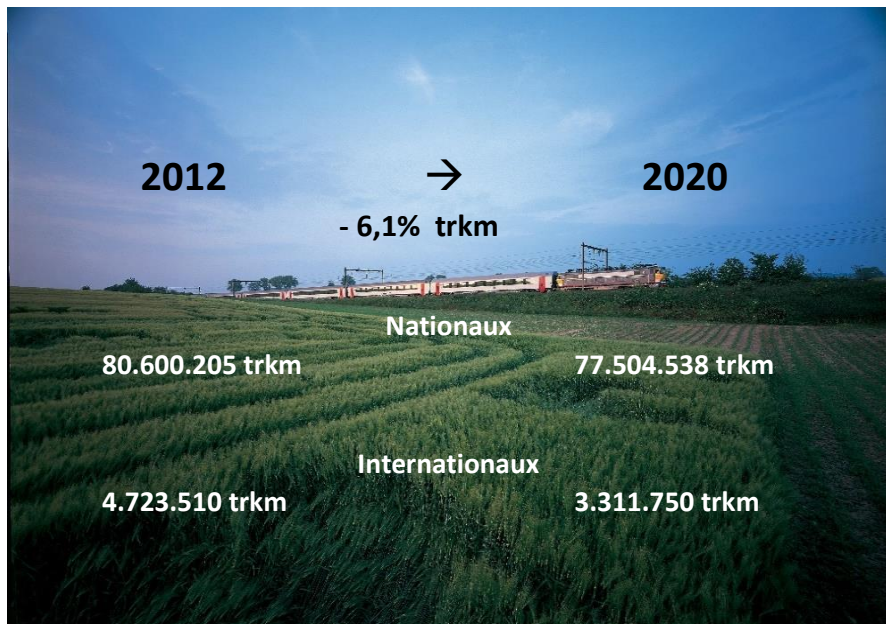
## CONTENU MONITORING TRANSPORT FERROVIAIRE DE PASSAGERS

01 » LA PART DU FERROVIAIRE  
DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

02 » LA CONCURRENCE DANS LE  
TRANSPORT DE PASSAGERS

03 » INDICATEURS DE  
PERFORMANCE

04 » TARIFICATION POUR L'UTILI-  
SATION DE L'INFRASTRUCTURE

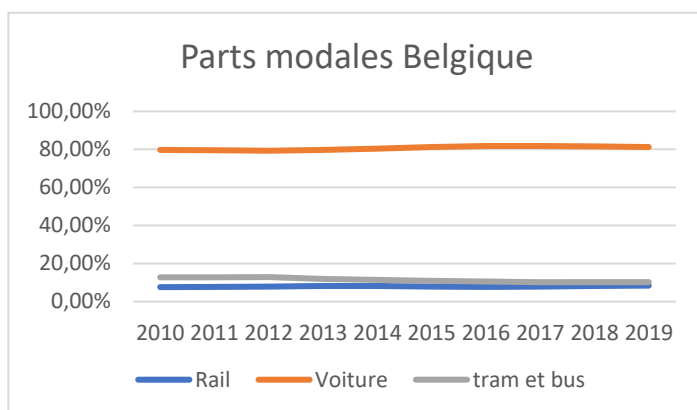


## 01 » LA PART DU FERROVIAIRE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT

### Transport de passagers par mode

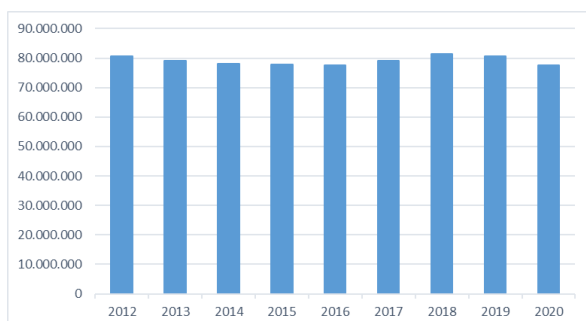
La part du rail dans le transport de passagers demeure modeste à **8,4% en 2019**. Les chiffres de 2020 ne sont pas encore disponibles au moment de la publication du présent rapport.

La part de la voiture s'élève à plus de 81% et celle des bus et trams à un peu plus de 10%. La répartition modale est restée relativement stable ces dernières années. Ce qui signifie que des mesures volontaristes et effectives devront être prises si l'on souhaite encourager le report modal prôné par de nombreux acteurs.



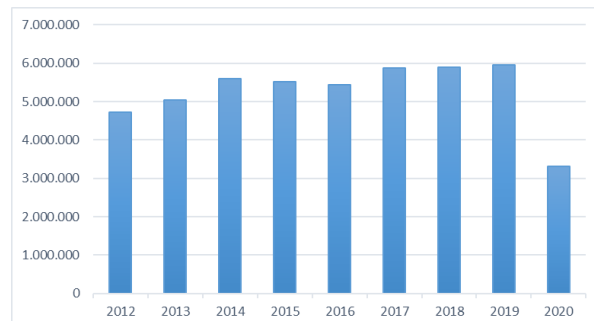
### Evolution du transport national de passagers

Le transport national de passagers est resté relativement stable depuis 2012. En 2020, il y a eu environ **79,5 millions** de trains-km domestiques en **légère baisse (3,8%)** par rapport à 2019. Cet impact limité s'explique par le fait que pendant la crise sanitaire, la SNCB s'est efforcée de maintenir autant que possible, son offre avec des services adaptés. En Europe la baisse durant cette crise fut de l'ordre de 11%.



### Evolution du transport international

Après une augmentation globale depuis 2012 jusqu'en 2019, le transport international de passagers s'est effondré en 2020 avec seulement **3.311.740 trains-km** contre 5.974.000 trains-km en 2019, soit une **chute de 44,6%**.

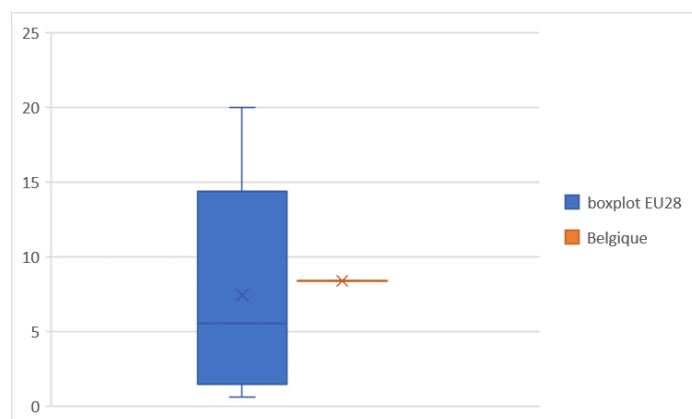


### Position de la Belgique dans le modal split

La part du rail en Belgique est **légèrement plus élevée que la moyenne européenne**.

La part du rail varie en Europe de 1% en Lituanie et en Grèce à 12,9% en Autriche et même à 20% en Suisse.

La Belgique se situe au 10<sup>ième</sup> rang des pays européens pour l'importance de la part du rail. Elle se situe toutefois derrière nos voisins néerlandais (11,3%), français (10,4%) et allemands (9,4%).

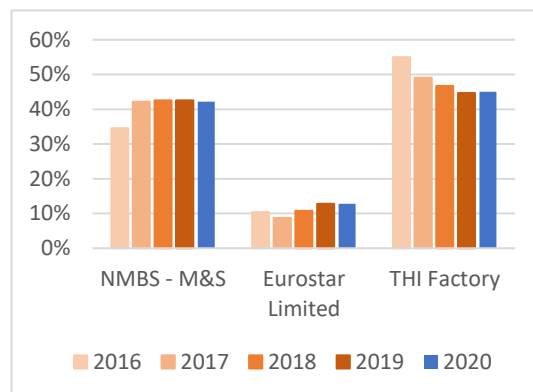


## 02 » LA CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT DE PASSAGERS

### Les parts de marché des opérateurs internationaux

Jusqu'en 2020, seul le segment du transport international de passagers a connu une concurrence effective.

De manière globale dans un contexte de réduction de la taille du marché, les parts détenues par chacun des acteurs sont restées relativement **stables** en 2020.

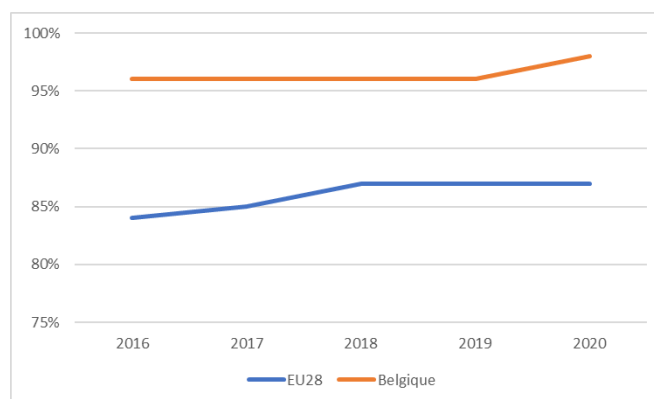
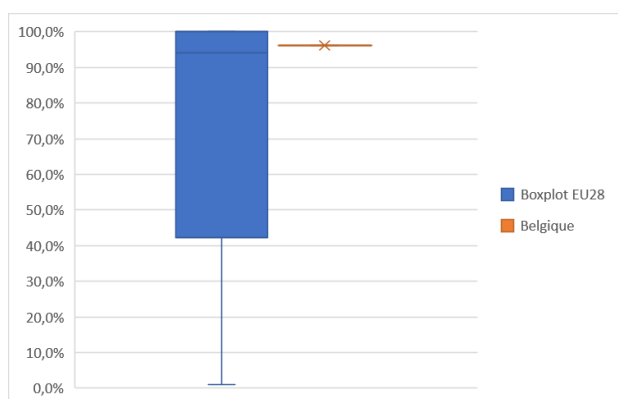


### Position de la Belgique par rapport à la part de l'opérateur historique

La crise Covid a permis à la **SNCB** de renforcer sa part de marché (à **98%**) dans la mesure où elle a globalement maintenu son offre de transport et que dans le même temps, le transport ferroviaire international (où la concurrence est ouverte) a fortement chuté.

La part de marché de l'opérateur historique belge est nettement **supérieure à la moyenne européenne (cfr. 86,6%)**. Au sein de l'EU28, la part de marché varie de 0% (au Royaume Uni, où le transport ferroviaire passager est entièrement privatisé) jusqu'à 100% dans plusieurs pays.

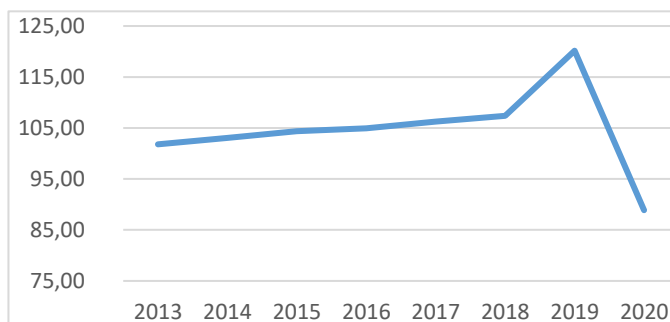
Dans nos pays voisins, la part de l'opérateur historique s'élève à 100% en France et au Luxembourg, à 95% aux Pays-Bas et à 71% en Allemagne. Il faut noter que la part de l'opérateur historique est nettement plus basse en Allemagne car certains *landers* ont concédé le service régional à des concurrents de la DB.



## 03 » INDICATEURS DE PERFORMANCE

### L'évolution des passagers par train-kilomètre

En 2020 dans le contexte de la crise sanitaire, le nombre de passagers par train-km a fortement baissé. Alors que le nombre de kilomètres parcourus est resté relativement stable, le nombre de passagers transportés a chuté de manière considérable, passant de 253 millions à 184 millions.

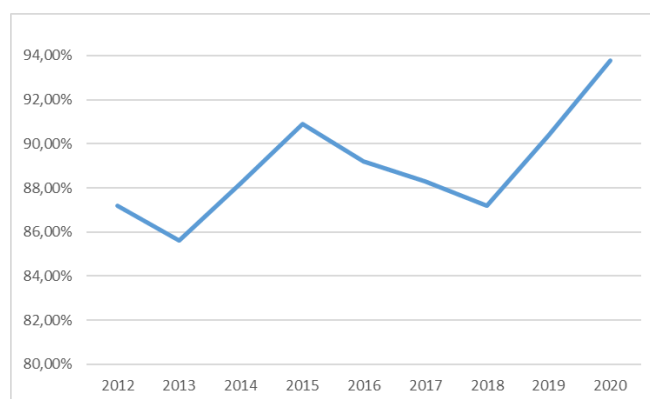


Dans ce contexte, les entreprises ferroviaires s'interrogent quant à savoir si des niveaux de fréquentation précédant la crise, sont envisageables alors que certaines pratiques, comme le télétravail, se développent.

### L'évolution de la ponctualité

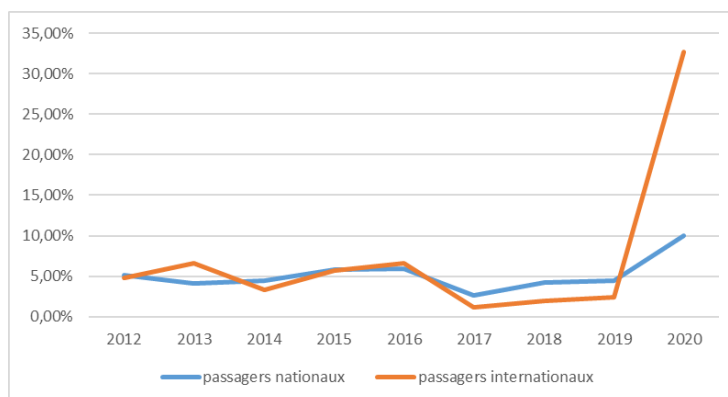
En 2020, il y a eu **près de 94%** de trains ponctuels (trains non supprimés avec un retard inférieur à 6 minutes). La hausse de la ponctualité s'explique par le fait qu'il y avait moins de trains circulant sur le réseau.

Des 23.158 trains non-ponctuels, près de 30% ont été supprimés. En ce qui concerne les causes des retards, 26,2 % l'ont été par Infrabel, 30,6 % par la SNCB, 38,2% à cause de tiers et 4,6% par des autres entreprises ferroviaires.



### Nombre de trains passagers non effectifs

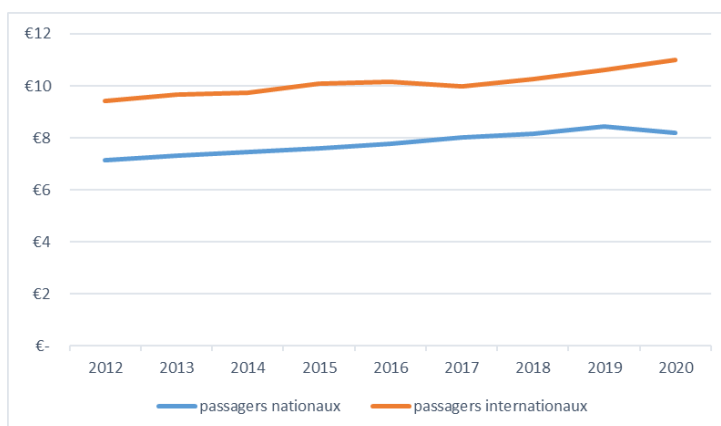
On constate en 2020, une forte hausse des trains-passagers non effectifs dans le segment **national** (il passe à **10% contre 5% en 2019**). La hausse est spectaculaire pour le transport passager **international** où la proportion de trains-non effectifs **dépasse 50%**. Les sillons non utilisés que reflètent l'augmentation des trains passagers non effectifs aura généré des coûts qui ont été partiellement compensés par des subsides supplémentaires.



## 04 » TARIFICATION POUR L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

### Evolution des tarifs par train kilomètre

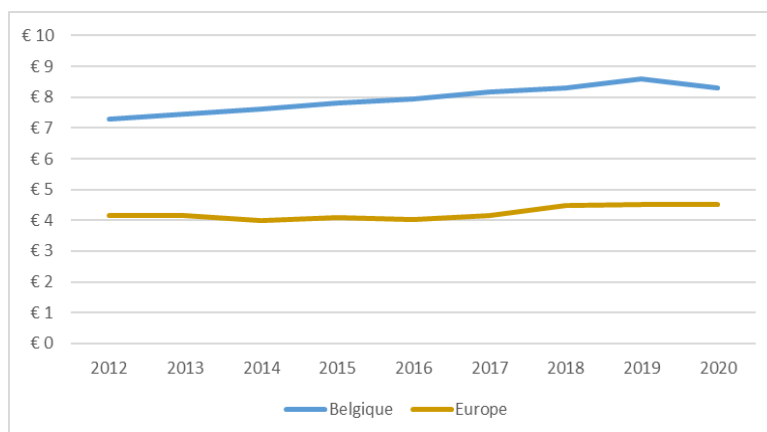
Les entreprises ferroviaires ont payé une redevance d'environ **8,2€** par trains-km pour le transport **national** (en légère baisse) et environ **11€** pour le transport **international** (en hausse due à des frais de parking plus importants). Il convient de noter qu'Infrabel n'a pas adapté ces tarifs en 2020 car la SNCB a reçu des subsides de plus de 288 millions pour compenser les effets de la crise Covid. Les autres entreprises ferroviaires ont reçu toutefois un certain nombre d'aides, telles que la suppression des frais administratifs.



### Position de la Belgique par rapport aux redevances

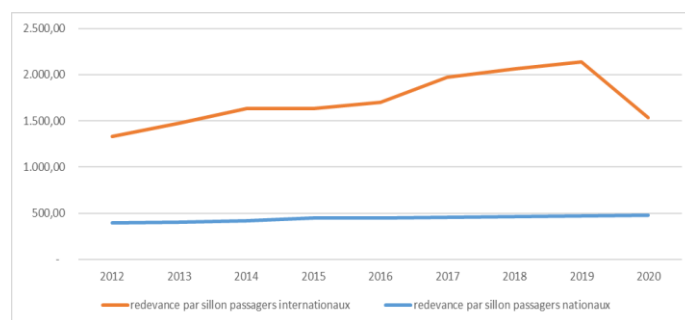
Avec **8,3€** par train-km, le niveau de redevance de la Belgique est **plus élevé que la moyenne européenne** qui se situe à **4,50€** par train-kilomètre.

En France, les opérateurs paient en moyenne 9,17€, aux Pays-Bas 2,12€ et en Allemagne 5,40€. On note une très grande disparité de niveaux de redevances. Cette disparité s'explique par des différences entre réseau pour ce qui concerne les subsides, les caractéristiques du réseau, etc.



### Chiffre d'affaires par sillon

Le chiffre d'affaires par sillon a fortement **baissé** en 2020. Il s'élevait à **455€** en 2020 contre 673€ en 2019. Le chiffre d'affaires pour le segment passager national est de 472 €. Pour le segment passager international, il s'élève à 1.536 €. Cette chute de chiffre d'affaires par sillon fut compensée par des subsides.



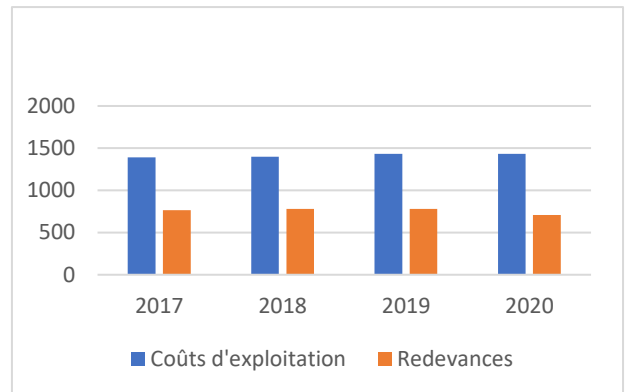
Les redevances représentent 65% du chiffre d'affaires d'Infrabel (contre 69% en 2019), les subsides d'exploitation représentent 16% (contre 10% en 2019) et les autres types de recettes (énergie,...) 19%. La chute de la part des redevances s'explique par la crise Covid et la baisse du chiffre d'affaires que cela a entraîné pour Infrabel qui a été compensée par une hausse des subventions.

## 04 » TARIFICATION POUR L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

### Coût d'exploitation vs redevances d'infrastructure

Les redevances ont représenté en 2020 **50% des coûts d'exploitation** (les coûts de l'entreprise hors amortissements, réductions de valeur, coûts financiers). Les redevances passagers ont représenté près de 96% du montant des redevances perçues).

Les subsides d'exploitation représentent 12,3% des coûts d'exploitation, soit une part en nette hausse par rapport aux années précédentes.



### Investissements Infrabel

Infrabel a investi 894 millions d'Euros en 2020, dont 591,4 millions pour la sécurité et la ponctualité. Le graphe ci-dessous montre comment se répartit les investissements. C'est un montant comparable à 2019 mais avec un changement significatif dans la nature des investissements. En 2019, la majorité des investissements (près de 60%) allait vers l'augmentation des capacités. En 2020, la majorité des investissements est allée vers le renforcement de la ponctualité et de la sécurité.

