

CONTENU MONITORING TRANSPORT DE MARCHANDISE FERROVIAIRE

01 » LE SECTEUR DU TRANSPORT
FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

02 » CONCURRENCE DANS LE
TRANSPORT FERROVIAIRE

03 » FONCTIONNEMENT
OPERATIONNEL DU TRANSPORT
FERROVIAIRE

04 » TARIFICATION POUR
L'UTILISATION DE
L'INFRASTRUCTURE

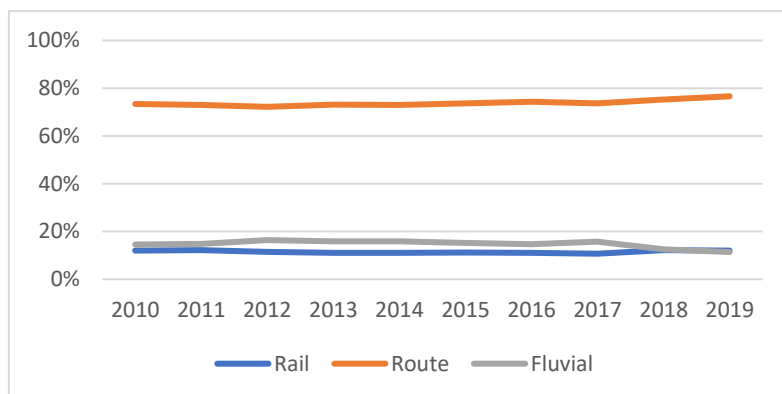


01 » LE SECTEUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

La part modale

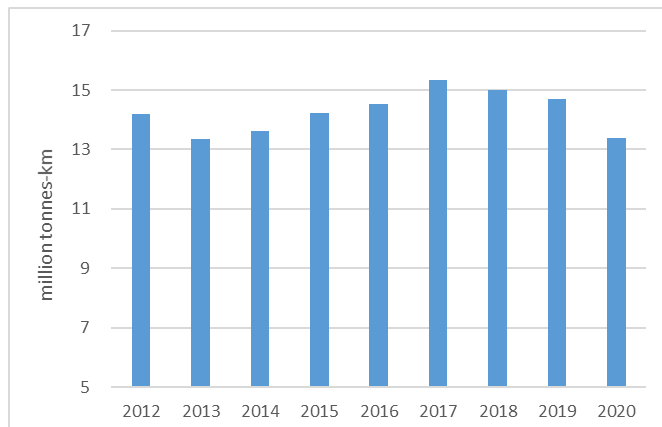
La part modale du **rail** est faible et représente environ **12%** du transport de marchandises (les chiffres de 2020 ne sont pas encore disponibles).

La part modale du rail est restée **stable** ces dernières années quoique en légère baisse depuis 2008. Les efforts pour doubler la part du rail d'ici 2030 nécessiteront des actions volontaristes et coordonnées.



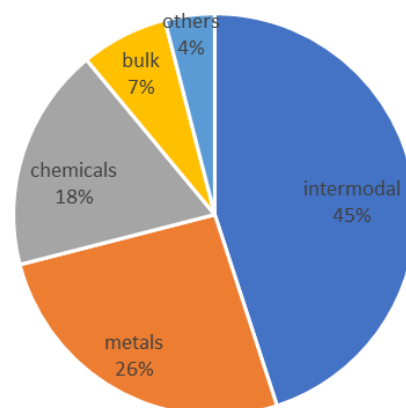
Evolution des tonnes-km

Le volume de marchandises transportées sur le rail avait augmenté de 3,5% entre 2012 et 2019 avec un certain fléchissement depuis 2017. En 2020, ce volume a fortement baissé d'un peu plus de 9% par rapport à 2019 (largement à cause de la crise Covid) et s'établit à **13.383.557 million tonnes km**. En Europe, la baisse moyenne était de 7 %.



Marchandises transportées

Le transport ferroviaire est particulièrement adapté au transport de marchandises lourdes sur de grandes distances. Ainsi, le transport intermodal (en nette hausse de plus de 10%), les produits métalliques et chimiques concentrent la plus grande partie des marchandises transportées sur le rail.

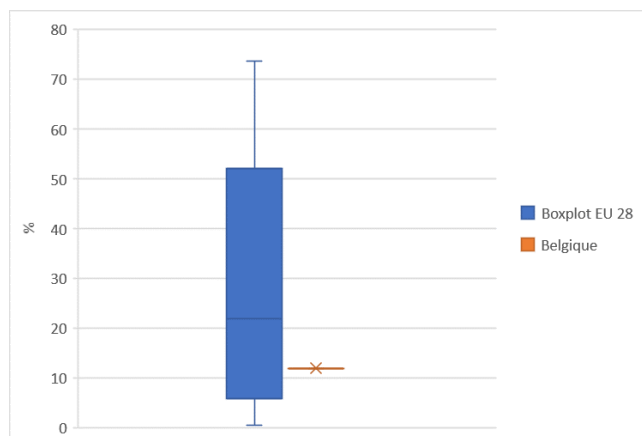


Position de la Belgique dans la part modale

En comparaison avec la moyenne de l'UE, la part modale du **rail** est faible **en Belgique**. Elle ne représente que **12%** contre **23%** au niveau de l'Union Européenne (EU28).

C'est en Lettonie que la part du rail est la plus élevée avec 74%. La part du rail en Irlande est la plus faible en Europe avec 0,6%, suivie par la Grèce avec de 2,5% pour le rail (chiffre 2019).

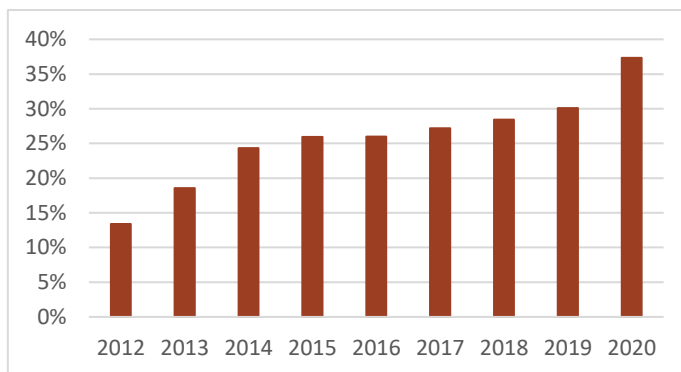
Chez les pays voisins, la part modale est seulement de 6,3% pour les Pays-Bas, de 6,9% pour le Luxembourg, de 9,7% pour la France, contre 18,7% pour l'Allemagne.



02 » CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE

La part de marché des « non-incumbent »

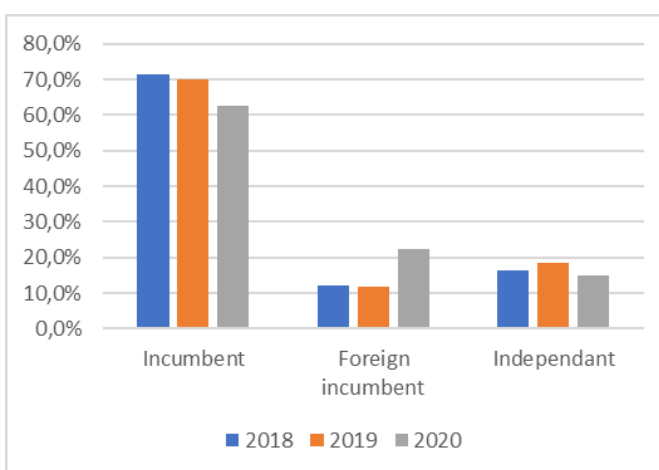
La part des concurrents de l'opérateur historique a nettement augmenté par rapport à 2019. Elle dépasse les **37%** contre moins de 15% en 2012 (sur base des tonnes km). Il faudra voir si cette tendance se confirme les prochaines années ou si cette forte hausse est due à des facteurs plus conjoncturels liés notamment à la crise du Covid.



Aperçu de l'actionnariat des opérateurs

Les nouveaux entrants (cfr. ci-dessus) ne sont pas tous des opérateurs indépendants. Un certain nombre d'entre eux sont des filiales des opérateurs historiques importants (SNCF fret, DB Schenker,...).

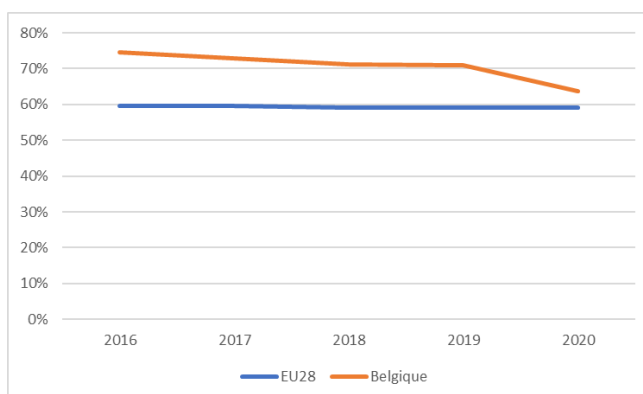
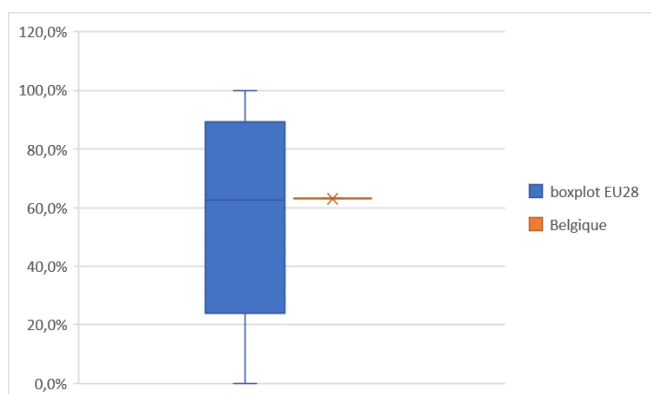
En 2020, la part de marché des **opérateurs indépendants** représentait **15,8%** et celle des filiales **d'opérateurs historiques étrangers** représentait **21,6%**. Ici, il faut noter que Railtraxx a été achetée par la SNCF et peut aujourd'hui être considérée comme *foreign incumbent*



Position de la Belgique p.r. aux incumbents

Si l'on compare la Belgique à l'Europe, la part de marché de l'opérateur historique est un peu plus élevée (63%) que la moyenne européenne (59%), mais **correspond à la médiane**. En Allemagne, la part de l'opérateur historique s'élève à 47%, en France à 71% au Luxembourg à 100% et aux Pays-Bas à 0%.

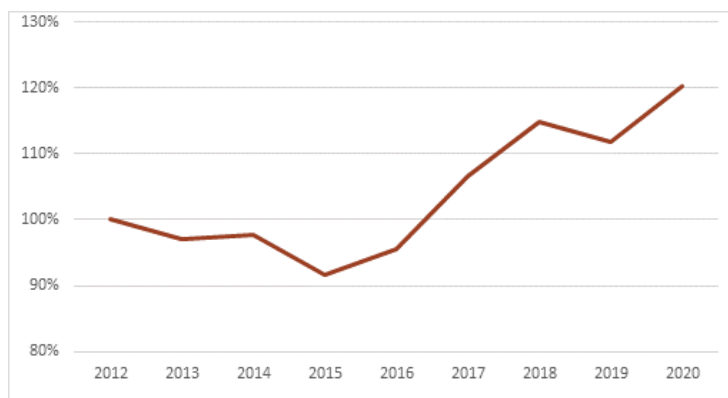
Il sera intéressant d'observer si cette tendance à la baisse de la part de l'opérateur historique se confirme en 2021.



03 » FONCTIONNEMENT OPERATIONNEL DU TRANSPORT FERROVIAIRE

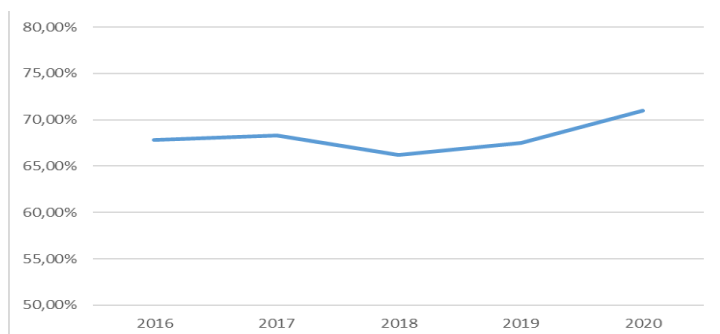
Evolution du taux de chargement

Une indication de l'efficacité des opérateurs ferroviaires est apportée par le taux de chargement (en tonne par trains-km). Par rapport à 2012 (année de référence), il peut être constaté que la hausse se poursuit vers une meilleure optimisation de l'utilisation du matériel roulant.



Evolution de la ponctualité

La ponctualité est assez stable dans le secteur marchandise et elle **oscille autour de 70%**. Il convient de constater que dans un contexte de COVID, l'évolution positive de la ponctualité s'est renforcée pour dépasser les 70%. Durant l'été 2020 cette ponctualité a atteint les 75%.



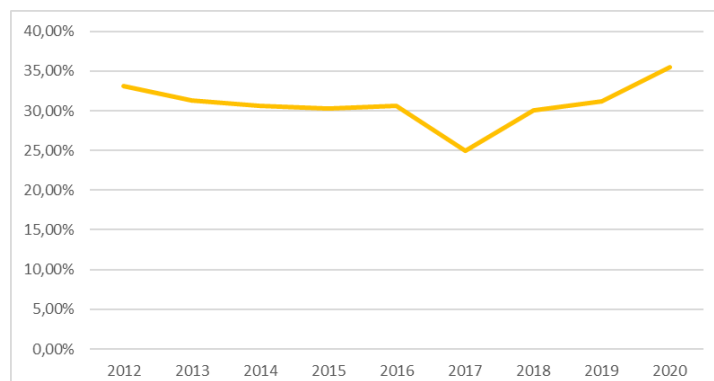
Vitesse moyenne

La vitesse moyenne des trains de marchandises est de **53,4 km /heure**, en hausse par rapport à 2019 (50km/heure).



La part des trains-kilomètre non-effectifs

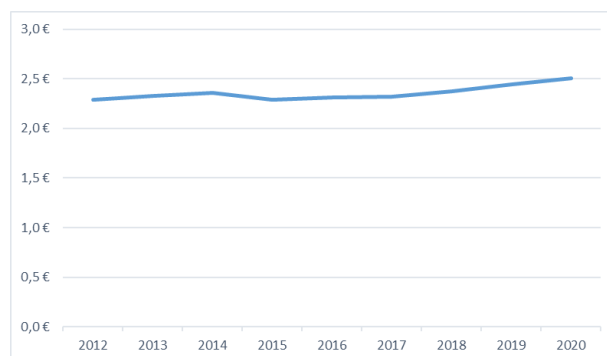
La part des trains-km non-effectifs a fortement augmenté en **passant de 30 à 35%** de 2019 à 2020. On peut probablement attribuer cette hausse (partiellement) à la crise du Covid.



04 » TARIFICATION POUR L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Evolution des tarifs par trains-km

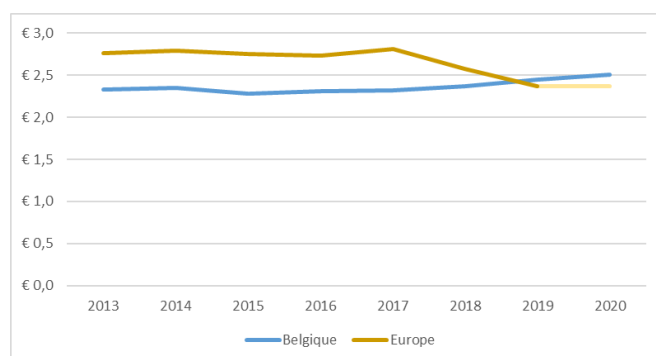
Les opérateurs fret ont contribué en 2020 pour l'utilisation du réseau, à concurrence de **2,50€ en moyenne par trains-km**. On observe **une légère hausse** en 2020. Nous devons nous attendre à une baisse en 2021 avec l'application du nouveau système de tarification où pour le fret, Infrabel facturera sur base des coûts directs sans mark-up.



La position de la Belgique en matière de redevances

Les opérateurs ferroviaires de fret paient en moyenne légèrement **plus que la moyenne européenne** qui s'établit à 2,37 € (chiffre 2019).

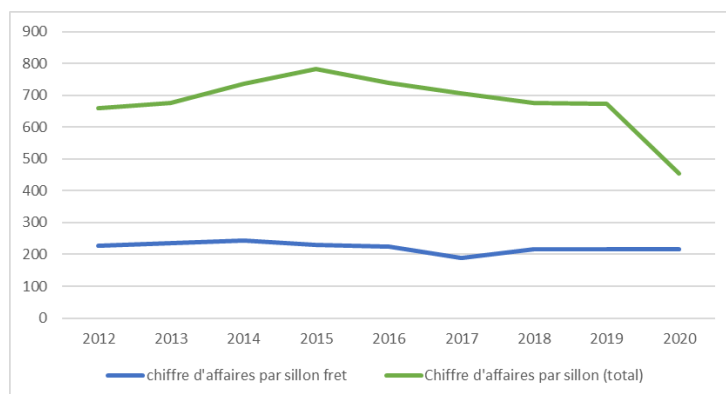
Aux Pays-Bas la redevance est de 2,77 € par trains-km. En France, elle s'établit à 2,01 € par trains-km et en Allemagne à 1,64 €. La France a réduit à 0 la redevance en 2020 pour les opérateurs fret (et réduit de 50% en 2021).



La redevance moyenne

La redevance moyenne par sillon s'élève à 455 euros pour les trains voyageurs et marchandises.

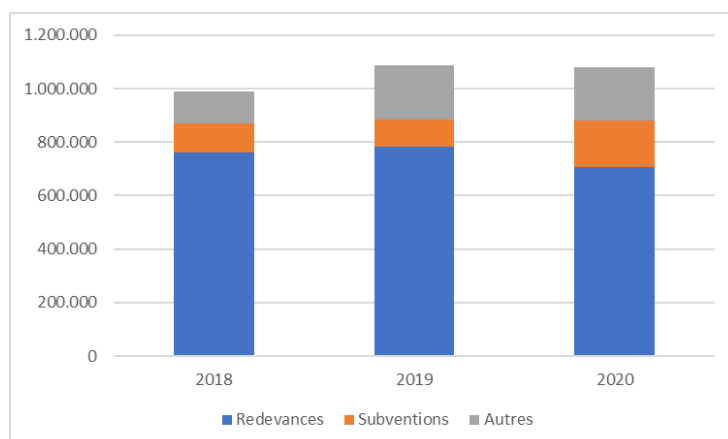
A titre de comparaison, les opérateurs fret paient en moyenne **215 euros pour un sillon**.



La part des redevances dans les revenus du gestionnaire d'infrastructure

Infrabel retire **65% de son chiffre d'affaires des redevances**. Les subsides de l'Etat représentent 16% et les autres revenus 19%.

Les opérateurs fret ont contribué en 2020 à concurrence de **29,6 millions d'euros de redevances**, soit **4,2%** du total des redevances.

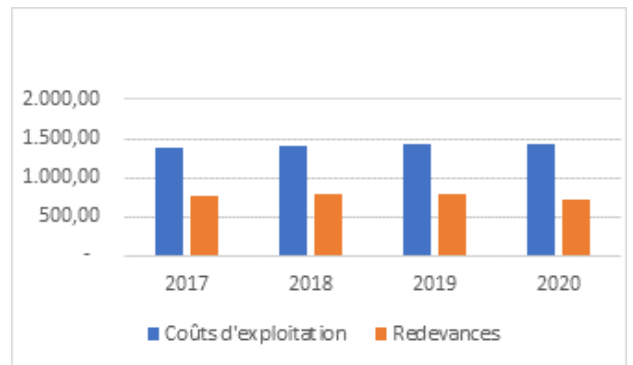


04 » TARIFICATION POUR L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Coût d'exploitation vs Redevances

Les redevances financent en 2020 les coûts d'exploitation à hauteur de **50%**. De ces 50%, un peu plus de 4% proviennent des opérateurs fret.

En 2020, les **subsidés** d'exploitation **couvrent 12,3% des coûts d'exploitation**, soit une hausse significative par rapport à 2018 où elles ne représentaient que 8%. C'est probablement une conséquence de la crise Covid qui explique la baisse des recettes d'Infrabel.



Investissements Infrabel

Selon Infrabel, elle aurait investi en 2020, 894 millions d'Euros, dont 591,4 millions pour la sécurité et la ponctualité. Le graphe ci-dessous montre comment se répartissent les investissements. Ce montant est comparable à 2019 mais comprend un changement significatif dans la nature des investissements. En 2019, la majorité des investissements (près de 60%) était affecté l'augmentation des capacités. En 2020, la majorité des investissements est allouée au renforcement de la ponctualité et de la sécurité. En 2020 Infrabel a investi 24,7 millions dans la rénovation de ses voies accessoires.

