

MARKET MONITORING FERROVIAIRE PASSAGERS

- 01 » L'EVOLUTION DU TRANSPORT PASSAGER PAR LE RAIL
- 02 » LA CONCURRENCE DU ET DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE
- 03 » CERTAINS INDICATEURS DU SEGMENT PASSAGERS
- 04 » LA TARIFICATION POUR L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

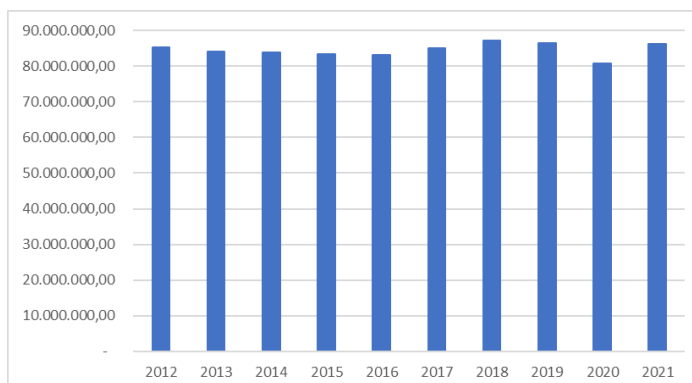


01 » L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT PASSAGER PAR LE RAIL

L'évolution des trains kilomètre

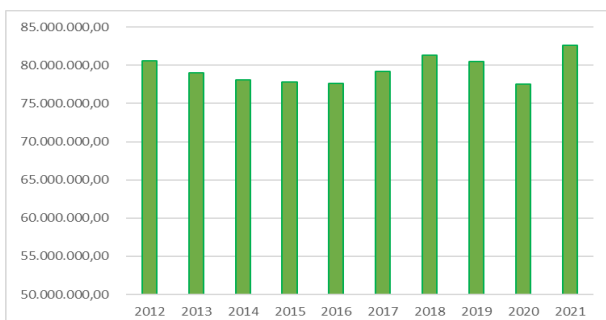
En 2021, 86,3 millions de trains-km ont été parcourus. Cela représente une augmentation de 6,8% par rapport à 2020 et de 3% par rapport à 2019.

Les graphes ci-dessous montrent la différence dans l'évolution des trains-km nationaux et internationaux.



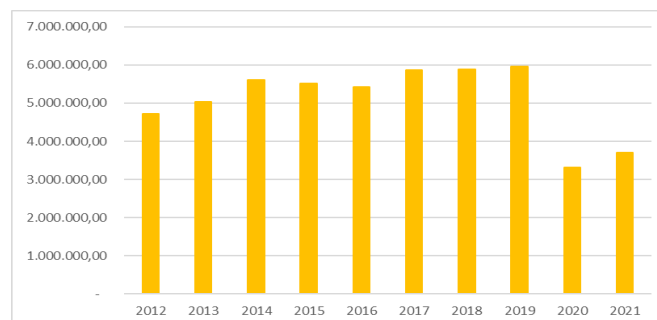
Trains-km National

L'évolution des trains-km nationaux est similaire à l'évolution globale des trains-km et on constate une augmentation assez significative qui nous conduit au plus haut niveau constaté depuis 2012. La hausse du trafic national s'établit à 8% par rapport à 2020.



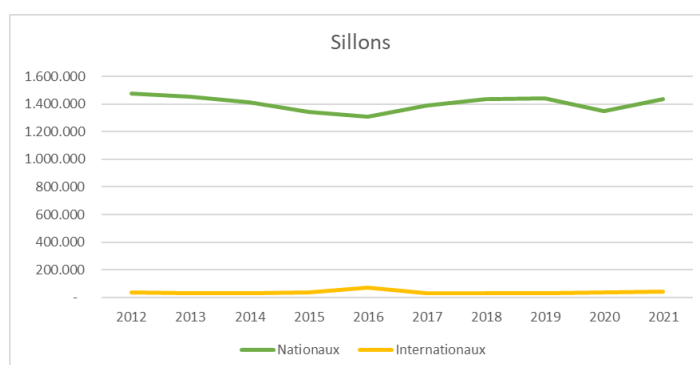
Trains-km International

Le trafic international se redresse également avec une hausse de 12% par rapport à 2020. Cette hausse peut s'expliquer par une levée des restrictions aux voyages en 2021. Néanmoins, le nombre de trains-km international est très loin d'atteindre le niveau de 2019.



L'évolution du nombre de sillons effectifs

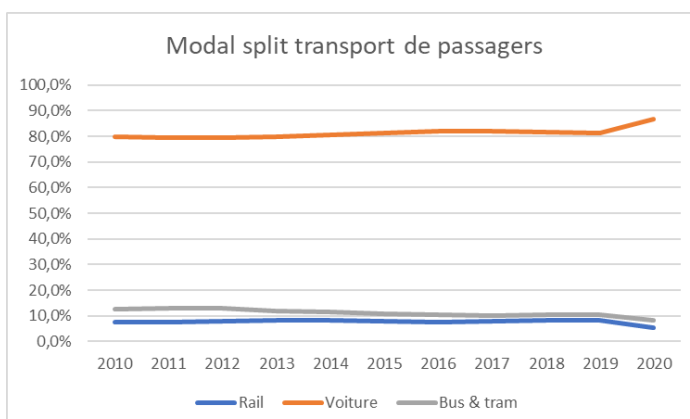
Le graphe, ci-contre, montre l'évolution du nombre de sillons nationaux et internationaux. On note une progression des sillons nationaux similaire à l'augmentation des trains-km. C'est également le cas pour l'évolution des sillons internationaux où on observe une hausse de 12% des sillons internationaux; ce qui est comparable à la hausse des trains-km internationaux.



02 » LA CONCURRENCE DU ET DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

La part modale du secteur ferroviaire

La part modale du rail a très nettement fléchi et n'atteint plus que 5,4% en 2020, alors que la part modale de la voiture a fortement augmenté, passant à 87%. La moyenne européenne du rail a chuté de la même façon et s'établit également à 5.4%. En Allemagne, la part du rail est passée de 9.3% à 6.3% ; en France de 10.3% à 7.8% et aux Pays-Bas de 11.2% à 7.8%.

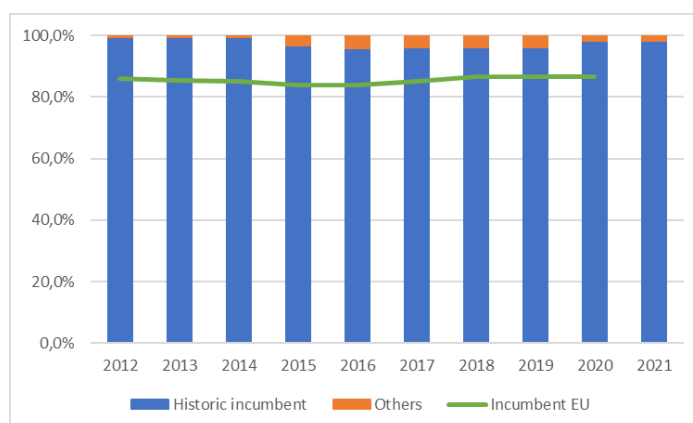


La crise COVID explique certainement cette chute brutale de la part modale du rail. Il sera intéressant de voir si on observe un redressement de la part du rail en 2021 et 2022.

Les parts de marché dans le secteur ferroviaire

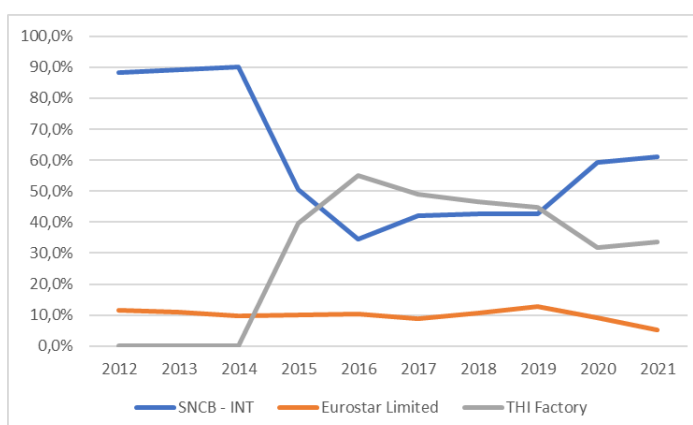
La part de marché de l'opérateur historique s'est maintenue à plus de 98%. Cela s'explique facilement: en 2021, il n'existait de la concurrence que dans le segment du transport international. Or celui-ci s'est redressé en 2021 mais reste très loin du niveau de 2019.

La part de marché de l'opérateur historique en Europe est en moyenne de 78% (chiffres 2020) contre 75% en 2019.



Les parts de marché dans le secteur ferroviaire international

La concurrence dans le transport passagers s'est limitée, dans les faits, au segment international. On observe une légère hausse des parts de la SNCB ainsi qu'une hausse des parts de Thalys. La hausse de SNCB International et de Thalys s'explique par le fait que les restrictions aux voyages en Europe continentale se sont fortement allégées en 2021.

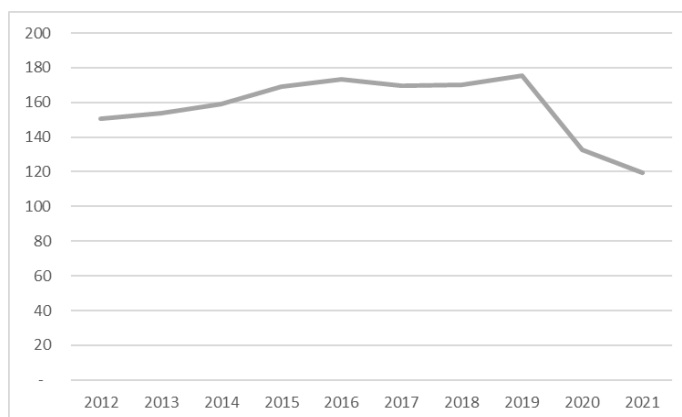


En revanche, en raison des très fortes restrictions aux voyages imposées au Royaume-Uni en 2021, Eurostar continue de perdre de façon importante des parts de marché.

03 » CERTAINS INDICATEURS DU SEGMENT PASSAGERS

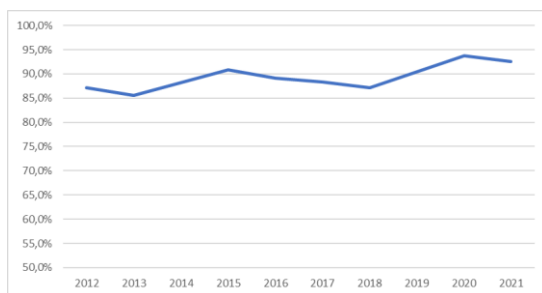
Les passagers par train

La crise Covid a naturellement influencé le nombre de passagers (segment national) par train. Globalement, ce chiffre diminue encore en 2021 comme le montre le graphe ci-contre relatif au segment passagers nationaux. La baisse est probablement due au télétravail imposé par les mesures sanitaires.



La ponctualité

La ponctualité pour les trains était de 92,62% (trains avec un retard inférieur à 6 minutes). Cette ponctualité est en légère baisse par rapport à 2020. En 2020, la ponctualité a été plus élevée que les années précédentes.

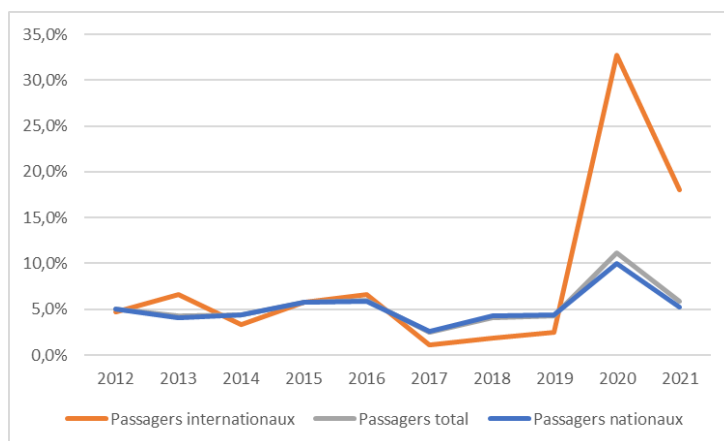


La vitesse

La vitesse moyenne est de 70 km/heure, en légère baisse par rapport à 2020 mais quasi au même niveau qu'en 2019. L'offre de trains plus importante aura probablement légèrement impacté la vitesse moyenne sur le réseau.

La part des trains-km non effectifs

La part des trains-km non effectifs a fortement fléchi et retrouve, à peu près le niveau de 2019 pour les transports nationaux. En revanche, la part des trains-km non effectifs internationaux demeure à un niveau élevé quoiqu'en forte baisse. Cela s'explique par le fait que le transport international de voyageurs ne s'est pas complètement rétabli en 2021 suite au maintien pendant une partie de l'année de restrictions aux voyages.

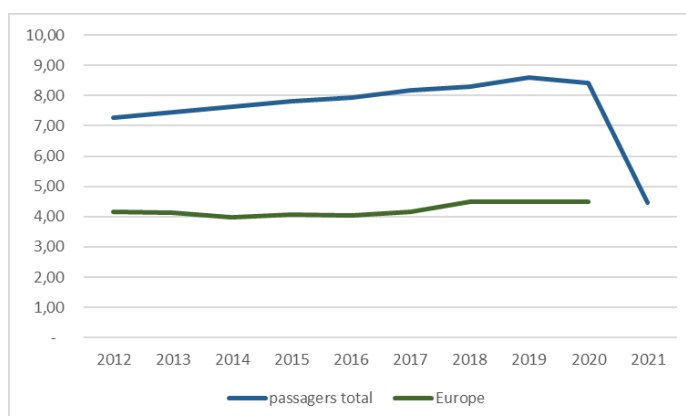


04 » LA TARIFICATION POUR L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Position de la Belgique par rapport aux redevances

Le tarif par train-km pour le transport passagers s'établissait à **4,46€ par train-km**. Ce montant de redevance est **en baisse de 45% par rapport à 2020**.

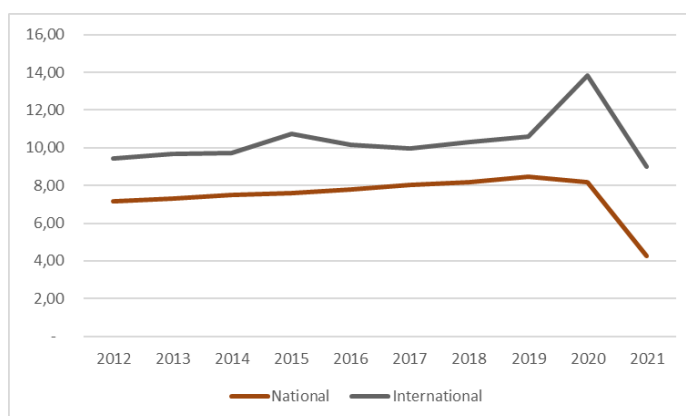
En 2020, la **moyenne européenne était de 4,34 €/train-km**. La redevance s'élevait à 2,12 €/train-km aux Pays Bas, à 2,24€ par train-km au Luxembourg, à 5,50 € en Allemagne mais à 9,17 € en France.



L'évolution des tarifs par train-kilomètre

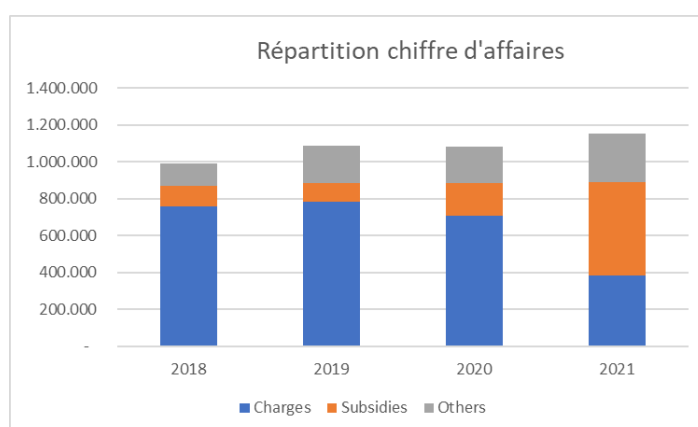
Les redevances pour les trains du segment national s'élevaient à **4,25 € par train-km**. Les redevances du segment national ont chuté de près de 50%. Cette baisse en 2021 s'explique par la nouvelle structure tarifaire dans le cadre d'un soutien au secteur ferroviaire.

Pour ce qui concerne le segment des trains à grande vitesse, les redevances s'élevaient à 11 € par train-km (en baisse de 12%, ils reviennent au niveau de 2019). Plus généralement les redevances pour le **segment international s'élevait à 9 € par train-km, en baisse de 35% par rapport à 2020 et de 15% par rapport à 2019**.



La part des redevances dans le chiffre d'affaires du gestionnaire d'infrastructure.

Les redevances passagers ont représenté en 2021 un **total de 383,7 millions** soit 92,8% (en baisse, en terme de pourcentage par rapport à 2020). Cette part des redevances passagers par rapport au total des redevances est légèrement supérieure à la part des sillons qui ont été octroyés au segment passagers et qui s'élevait à 87%. Le graphique ci-contre montre l'évolution de la répartition du chiffres d'affaires avec une augmentation très importante de la part des subsides.



Le montant des redevances représente **33% du chiffre d'affaires d'Infrabel**.