

MONITORING TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

- 01 » L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES
- 02 » LA CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE
- 03 » CERTAINS INDICATEURS DU SEGMENT MARCHANDISES
- 04 » LA TARIFICATION POUR L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

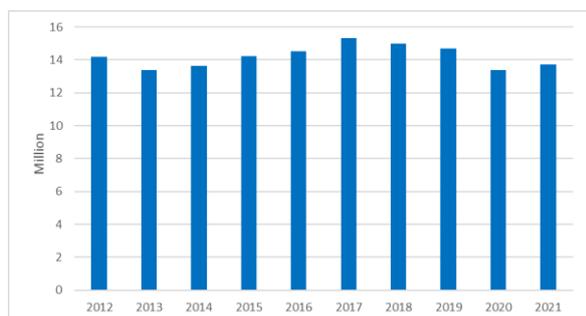


01 » L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

L'évolution des tonnes-km bruts

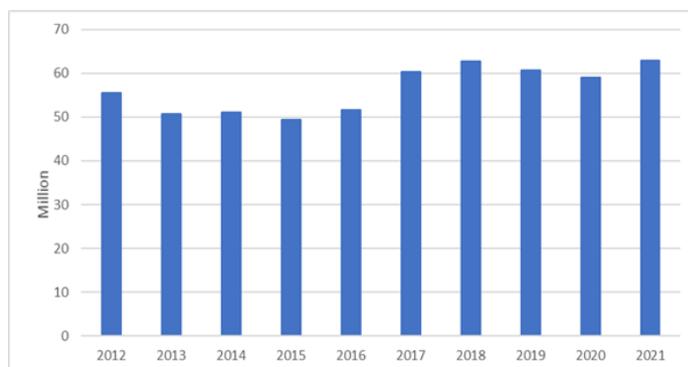
En 2021, il y a eu **13.707.721,15 tonnes-km transportées**.

Cela représente une croissance de **2,4% par rapport à 2020**. Cependant ce chiffre reste en baisse de 7% par rapport à 2019.



L'évolution des tonnages nets

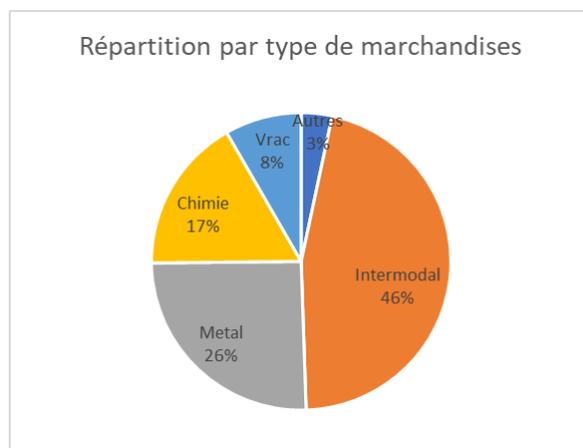
Le volume net de tonnes transportées s'est élevé à **presque 63 millions de tonnes** de marchandises soit une croissance de 6,7% par rapport à 2020 et de 3,7% par rapport à 2019. Cette croissance est un peu supérieure à la croissance économique qui s'est élevée à 6,2% en 2021. En 2020, le PIB s'était réduit de 5,7%.



Les marchandises transportées

L'essentiel des marchandises transportées (88%) est associé à trois secteurs à savoir la chimie, la métallurgie et l'intermodal. On observe une relative stabilité dans la nature des marchandises transportées en 2021 par rapport à 2020.

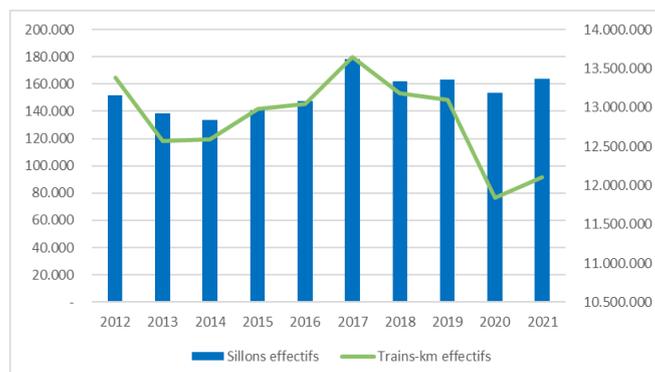
La part du transport intermodal a ainsi légèrement augmenté (de 45% à 46%) de même que les produits en vrac de 7 à 8%. Par ailleurs, il y a une légère baisse des produits issus de la métallurgie (de 26 à 25%) et de la chimie (de 18 à 17%).



L'évolution des sillons et trains-km

En 2021 il y a eu **163.694 sillons** pour **12.106.547 trains kilomètres**.

Par rapport à 2020, l'augmentation des sillons de 14% est plus forte que celle des tonnes-km (2%). Cela peut traduire une diminution de la distance moyenne des sillons. Cela pourrait aussi montrer une moindre performance du rail.



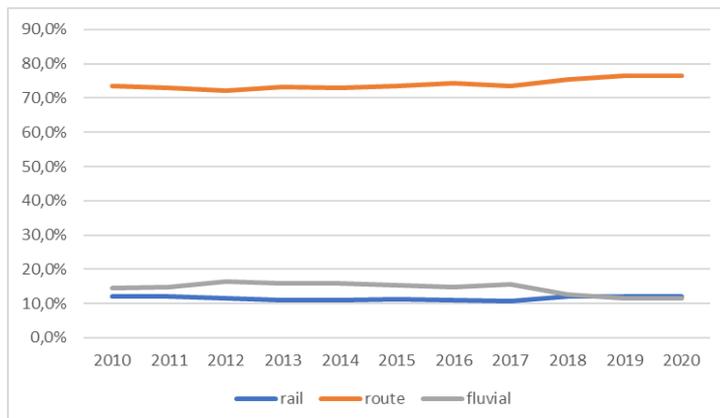
02 » LA CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE

La part modale du secteur ferroviaire

La part modale du rail a connu une très légère baisse en 2020 en se situant à 11,6%.

Il convient de noter que le tonnage de marchandises transportées a globalement chuté de 3,4% en 2020 mais que cette chute fut plus limitée pour le ferroviaire.

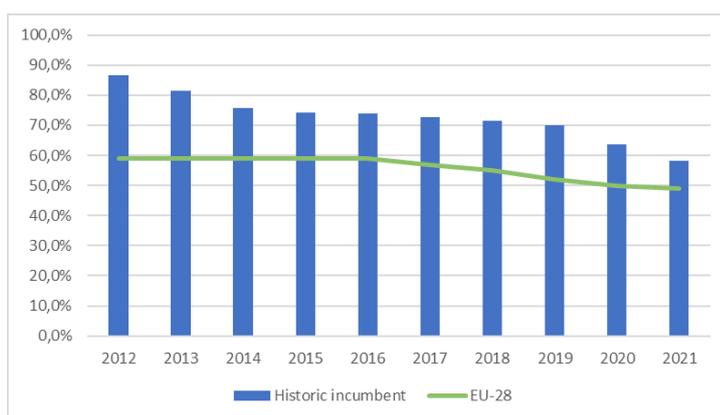
En Europe, la part modale du rail est de 16,8%, elle est aussi en baisse de l'ordre de 1%.



Dans les pays voisins, la part modale du rail s'établit à 9,9% en France, 17,6% en Allemagne et 6,6% aux Pays Bas. Depuis 2010, la part modale du rail est stable. Si on suit cette tendance, l'objectif de doublement de la part du ferroviaire d'ici 2030¹ ne pourra se réaliser sans actions très énergiques à mettre en œuvre très rapidement.

La part de marché de « l'opérateur dominant »

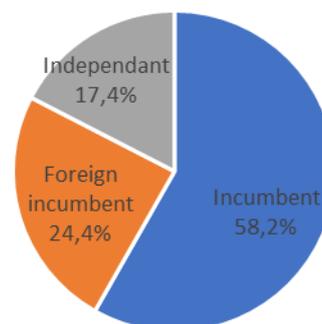
La part de marché de l'opérateur dominant a encore chuté en 2021 et représente **58,2%**. La baisse est constante depuis 2012. L'opérateur dominant a perdu 40% de part de marché depuis 2012 et sa part se rapproche de la part des opérateurs historiques en Europe, elle aussi en baisse depuis plusieurs années.



Les parts de marché "autres opérateurs"

La plupart des autres entreprises ferroviaires opérant en Belgique ont des liens avec ou sont des filiales d'opérateurs historiques étrangers (foreign incumbent).

En 2021, les opérateurs indépendants (c'est-à-dire qui ne sont pas des filiales d'un opérateur historique tel que DB ou SNCF) détenaient une part de marché de 17,4% contre 13% en 2020. Les entreprises ferroviaires détenues par un opérateur historique étranger détenaient quant à elles une part de marché de 24,4% contre 23,9% en 2020. On observe donc une hausse de la part des deux catégories de concurrents (indépendants et opérateurs historiques étrangers) par rapport à 2020.

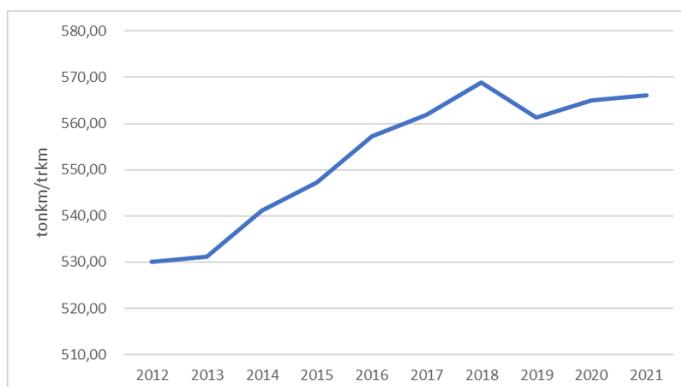


¹ Accord du gouvernement fédéral du 30 septembre 2020.

03 » CERTAINS INDICATEURS DU SEGMENT MARCHANDISES

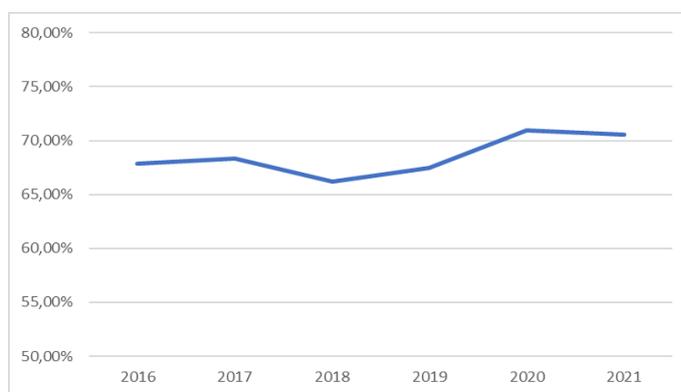
Freight load factor (tonnes-km/tr km)

Ce freight load factor donne une première indication de l'efficacité du transport ferroviaire. Le freight load factor est en hausse par rapport à 2020.



La ponctualité

En 2021, la ponctualité moyenne des trains était de **70,59%** (trains avec un retard inférieur à 30 minutes). Par conséquent, la ponctualité des trains de marchandises demeure presque identique à celle de 2020. La ponctualité se détériore légèrement alors que le tonnage transporté et le nombre de sillon augmente.



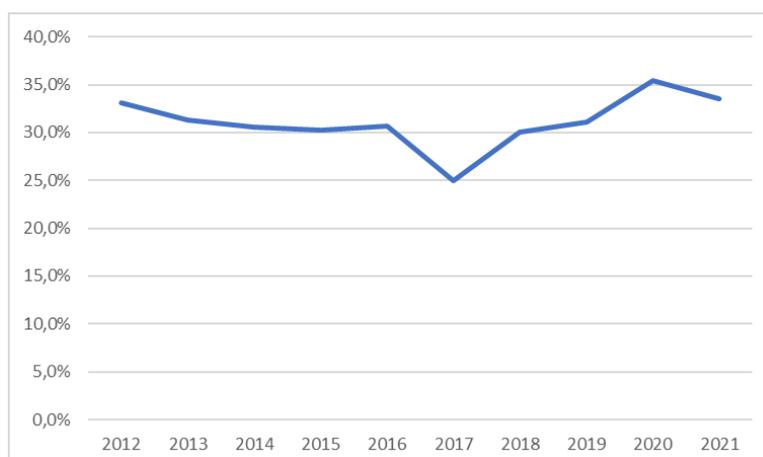
La vitesse

La vitesse moyenne en 2021 était de 50 km/h. Ce chiffre est en baisse de 6% par rapport à l'année précédente.

La part des trains-km non-effectifs

33,5% des trains-km n'étaient pas effectifs en 2021 contre 35,5% en 2020 et 31,1% en 2019.

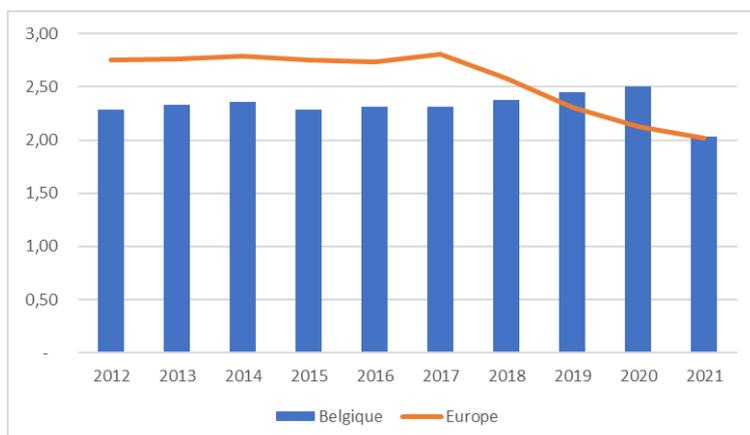
Cette baisse des parts des trains-km non effectifs peut s'expliquer par différents facteurs. Cela peut être lié à une meilleure utilisation des sillons demandés. Cela démontrerait que les perspectives de trafics pour lesquelles des sillons avaient été réservés se sont plus concrétisées que l'année précédente. Nous relevons toutefois que le niveau de sillons non effectifs demeure à un niveau nettement plus élevé que celui de 2017 (plus bas niveau de sillons non effectifs depuis 2012).



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

L'évolution des tarifs par trains-km

La redevance moyenne en Belgique était de **2,03€ par train-km**, ce qui représente une baisse de 19% par rapport à 2020 et de 11% par rapport à 2012. Cette baisse s'explique par l'application de la nouvelle structure tarifaire en place depuis le 15 décembre 2020. Pour ce qui concerne le transport de marchandises, celle-ci est établie sur base des coûts directs sans majoration. Les entreprises ferroviaires ont pu également bénéficier d'un soutien ponctuel en 2020 et 2021 en raison de la crise sanitaire.

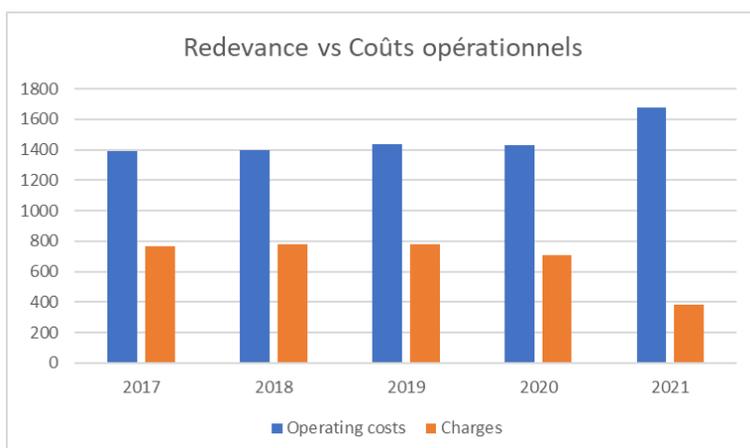


Il convient de noter que dans certains pays, les redevances ont été fortement réduites. En France, par exemple, elles ont été ramenées à 0 en 2020 et réduites en 2021 de 50% par rapport au niveau de 2019. D'autres pays en Europe ont pris des mesures semblables de survie.

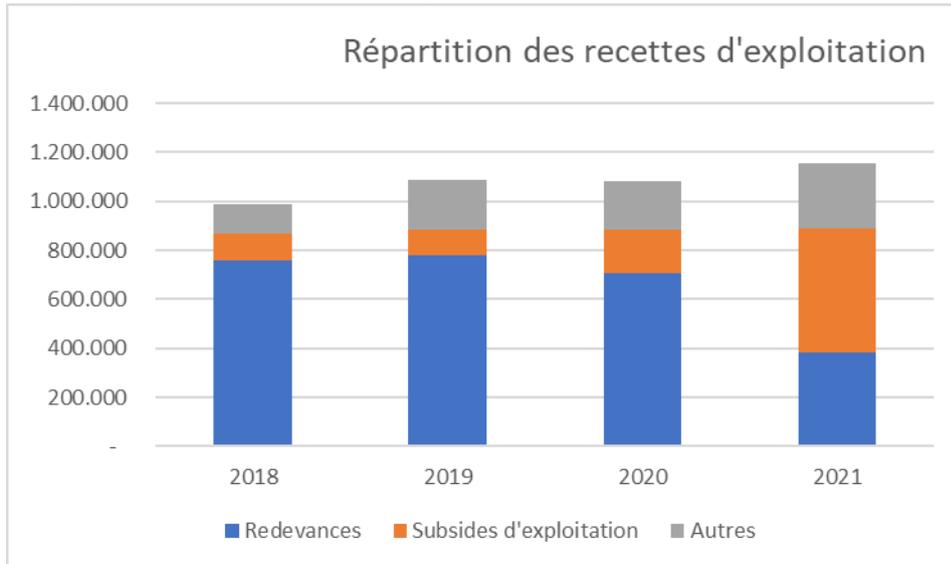
La part des redevances

Le montant des redevances représente 25,6% des coûts d'exploitation d'Infrabel, soit une forte chute par rapport à l'an passé. On note d'ailleurs une forte diminution du niveau de redevances par rapport à 2020 (compensé, comme expliqué plus bas, par une hausse des subventions).

Le montant des redevances fret s'élevait à **29,6 millions d'euros**. Cela représente **7%** du montant total des **redevances d'infrastructure contre 4% en 2020**. Toutefois, le volume des redevances payées par celles-ci a diminué mais dans une moindre proportion que le montant global des redevances perçues par Infrabel.



La répartition des recettes d'exploitation



Les redevances représentent 33% des recettes d'exploitation d'Infrabel, les subsides d'exploitation 43,7% et les autres revenus (énergie,..) 23% . La part des redevances est en nette baisse par rapport à l'année 2020 où elle représentait 65%.

Cela entraîne un quasi triplement de la part des subsides qui ne représentaient que 16% des recettes d'Infrabel en 2020. Il s'agit d'une compensation, via une augmentation des subsides, du gouvernement afin de générer une baisse des redevances en soutien au secteur.