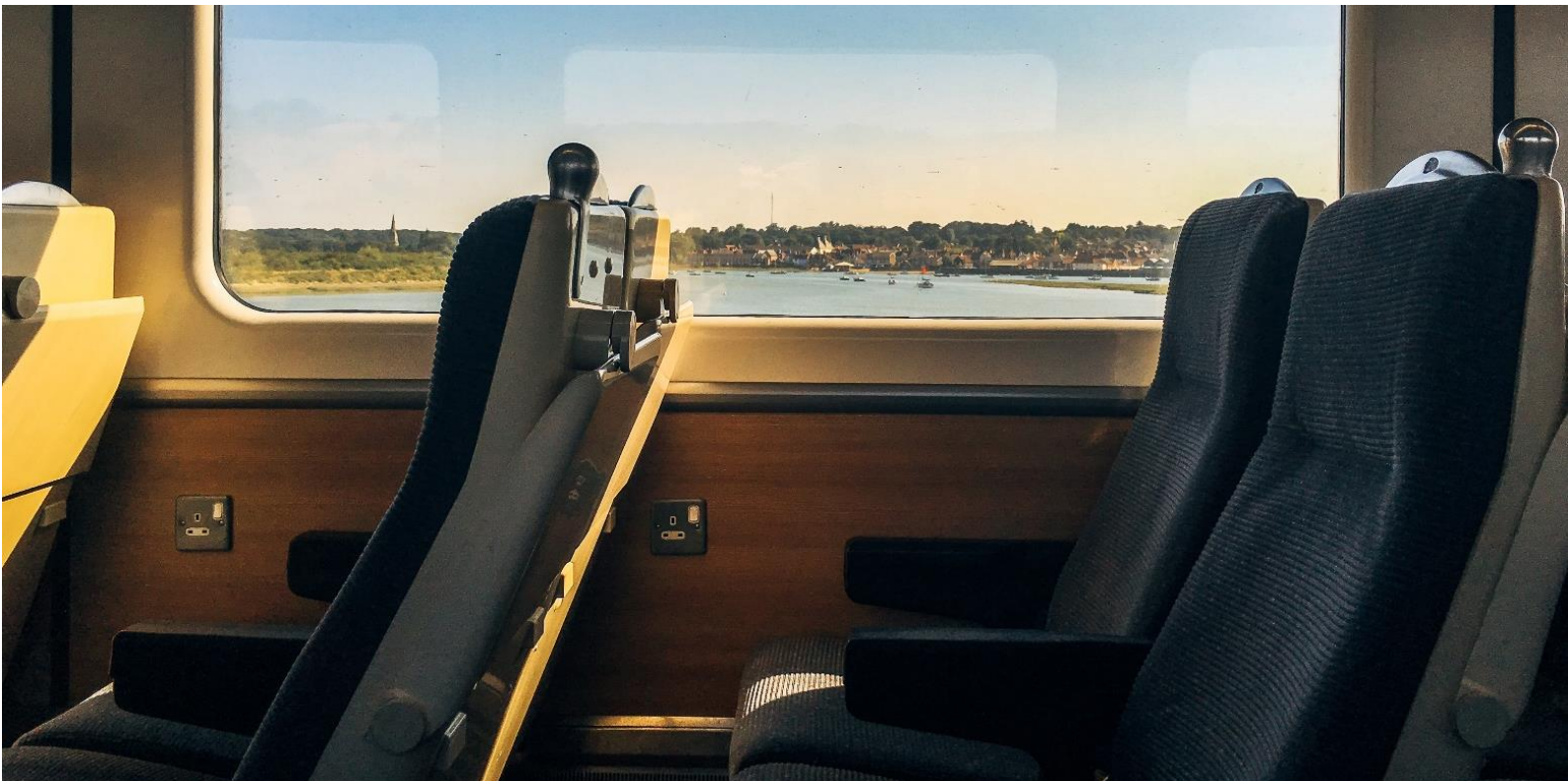




Service de Régulation du Transport
ferroviaire et de l'Exploitation de
l'Aéroport de Bruxelles-National



MARKET MONITORING FERROVIAIRE PASSAGERS – CHIFFRES 2022

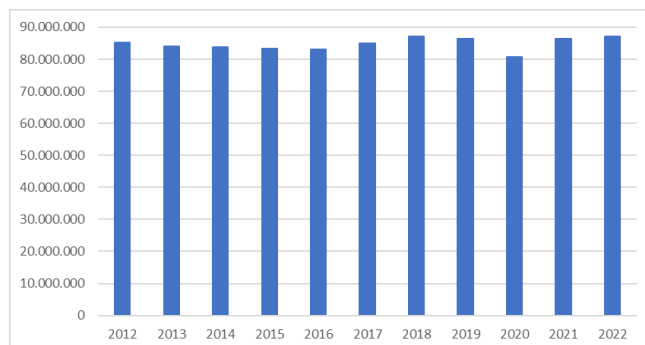
- 01 » L'EVOLUTION DU TRANSPORT PASSAGERS PAR LE RAIL**
- 02 » LA CONCURRENCE DU ET DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE**
- 03 » CERTAINS INDICATEURS DU SEGMENT PASSAGERS**
- 04 » LA TARIFICATION POUR L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE**

01 » L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT PASSAGERS PAR LE RAIL

L'évolution des trains kilomètres

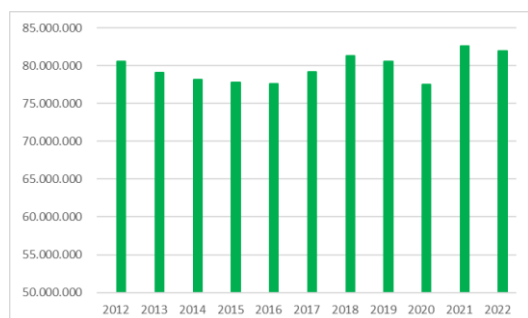
En 2022, 87,15 millions de trains-km ont été parcourus. Cela représente une augmentation de 1% par rapport à 2021. La hausse est largement attribuable au redressement du segment international. Le niveau pré-covid a été atteint et même dépassé (+0,75%).

Les graphes ci-dessous montrent l'évolution des trains-km nationaux et internationaux depuis 2012.



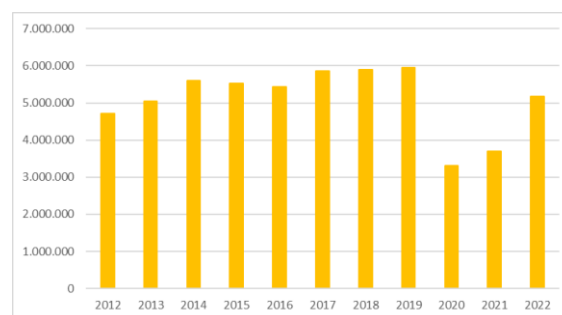
Trains-km national

L'évolution des trains-km nationaux connaît un tassement par rapport à 2021 avec un léger recul de 0,8% après le pic de 2021. L'année 2022 demeure quand même à un niveau très élevé par rapport à ce qui a été observé depuis 2012. De plus, il a été observé une forte hausse du nombre de voyageurs SNCB.



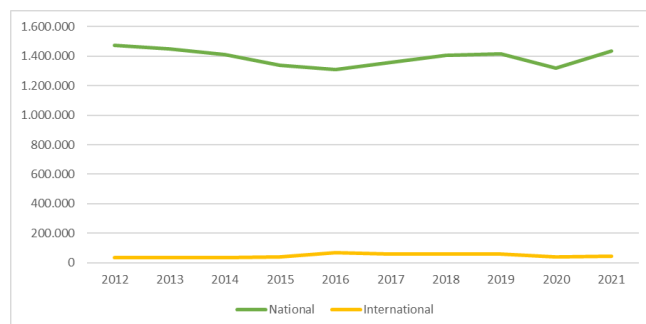
Trains-km international

Le trafic international se redresse très fortement avec une hausse de 40% par rapport à 2021. Il convient de noter que cette tendance se poursuit en 2023 (premier semestre). Les chiffres de 2022 sont encore loin des niveaux pré-covid (-13%).



L'évolution du nombre de sillons effectifs

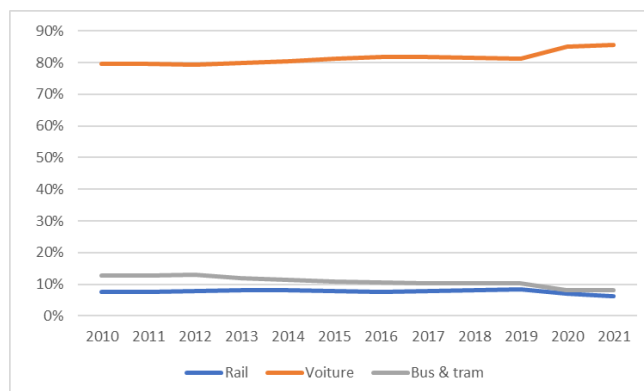
Le graphe ci-contre montre l'évolution du nombre de sillons effectifs nationaux et internationaux. On note un fléchissement des sillons nationaux de 2,3%. En revanche, il y a une forte augmentation du nombre de sillons internationaux de 26%. Globalement, on observe une légère baisse des sillons de 1,5%.



02 » LA CONCURRENCE DU ET DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

La part modale du secteur ferroviaire

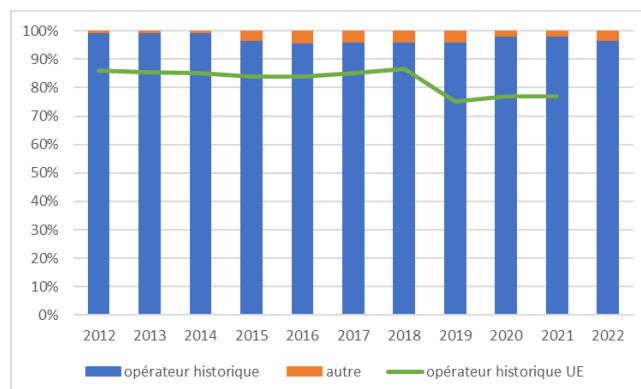
La part modale du rail est en légère baisse en 2021 pour atteindre 6.2%. Elle est encore loin du niveau de 2019. La part modale de la voiture est en légère hausse passant à 85,6%. La moyenne européenne du rail observe une légère hausse et s'établit à 6%. Les évolutions sont plus favorables au rail dans les pays limitrophes qu'en Belgique : en Allemagne, la part du rail est passée de 6.3% à 6.5% ; en France de 7.8% à 9.1% et aux Pays-Bas de 7.8% à 8.4%.



Les parts de marché dans le secteur ferroviaire

La part de marché de l'opérateur historique a légèrement fléchi à 96,8%. Cela s'explique par un redressement relatif des volumes d'Eurostar et de Thalys dans le secteur international. Ainsi, Thalys multiplie le nombre de ses trains-km par 1,8 et Eurostar par 2,7.

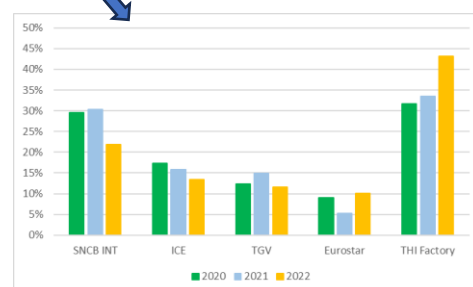
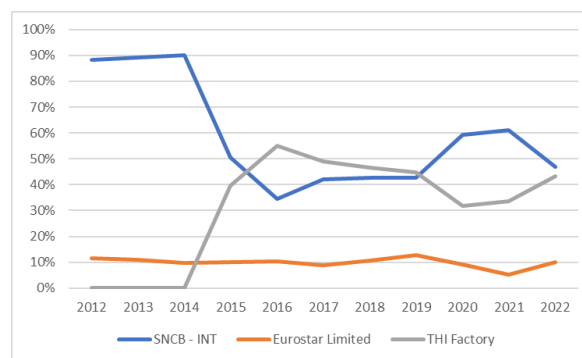
La part de marché de l'opérateur historique en Europe est en moyenne de 77% (chiffres 2021).



Les parts de marché trafic international

La concurrence dans le transport passagers s'est limitée, dans les faits, au segment international. On observe un redressement d'Eurostar qui double sa part de marché par rapport à 2021 et la poursuite du redressement de Thalys. Ces redressements entraînent mécaniquement une chute de la part de marché de la SNCB qui retombe largement sous la barre des 50%.

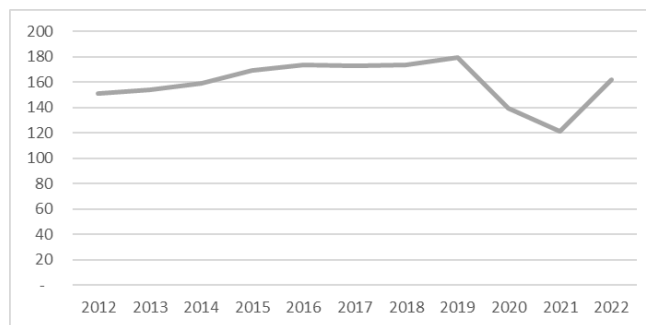
Il convient de noter que la part SNCB comprend des offres diverses. Elle regroupe les trafics opérés directement par la SNCB (incl. OBB opérés sous licence SNCB), mais aussi les trafics ICE et TGV France. Les trains purement SNCB (hors ICE et TGV) ne représentent que 47% des trains enregistrés dans la partie SNCB. On observe une baisse significative de la part de marché de la SNCB stricto sensu qui passe de 30 à 22%.



03 » CERTAINS INDICATEURS DU SEGMENT PASSAGERS

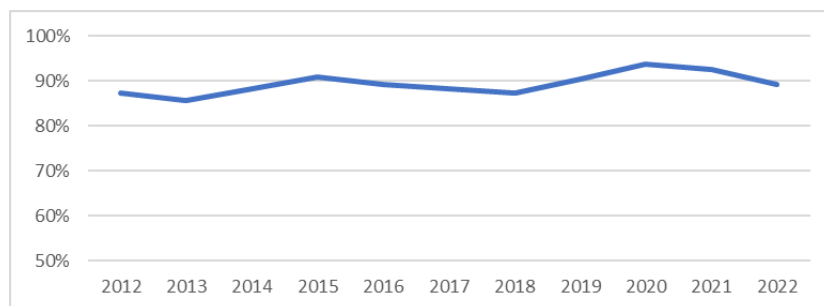
Les passagers par train

Nous observons un redressement très important du nombre de passagers nationaux par train. Ce niveau demeure toutefois 10% moins élevé que celui de 2019. Ce niveau plus faible s'explique entre autre par un changement des habitudes de travail avec la poursuite du recours au télétravail, même s'il est moins systématique que pendant la crise sanitaire.



La ponctualité

La ponctualité nationale pour les trains (segment HKV) était de 89,22% (trains avec un retard inférieur à 6 minutes) contre 92,62% en 2021. Cette ponctualité est en baisse depuis 2020.

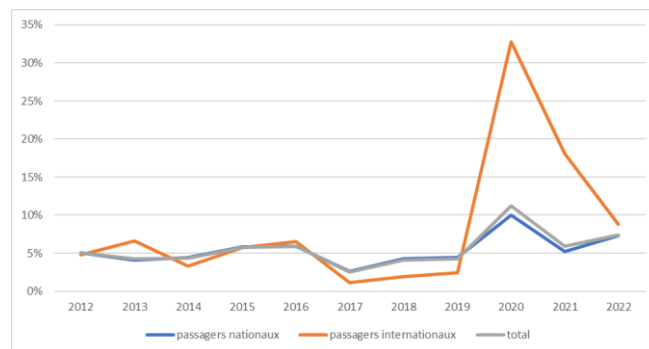


La vitesse

La vitesse moyenne est de 70 km/heure, stable par rapport à 2021 et quasi au même niveau qu'en 2019.

La part des trains-km non effectifs

La part des trains-km non effectifs a globalement augmenté de 5.9 à 7.4%. Cette hausse est essentiellement due à l'augmentation de la part des trains-km non effectif dans le segment national, à cause du nombre plus importants de trains supprimés. Ces trains supprimés sont notamment dus à une augmentation de l'absentéisme, des circonstances météorologiques (tempêtes) et une augmentation du nombre de jours de grèves (5 jours en 2022 contre 1 en 2021). En revanche, dans le segment international, le pourcentage s'est réduit fortement mais reste encore loin des niveaux pré-covid (2,4%).

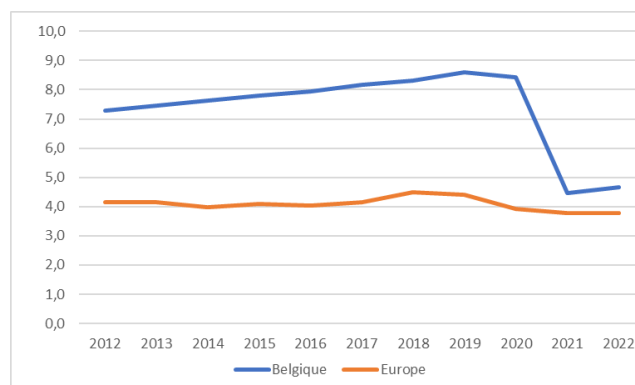


04 » LA TARIFICATION POUR L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Position de la Belgique par rapport aux redevances

Le coût moyen par train-km pour le transport passagers s'établissait à **4,7€ par train-km**. Ce montant de redevance est en **légère hausse par rapport à 2021**, qui est la conséquence de l'inflation. Il faut également noter, comme souligné ci-après que la hausse fut plus forte encore dans le secteur international

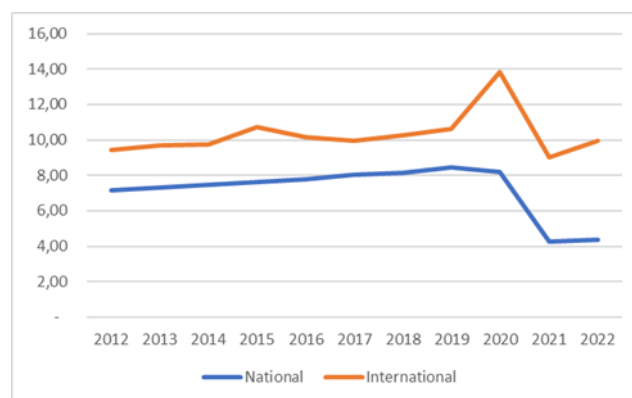
En 2021, la **moyenne européenne était de 3,8 €/train-km**. La redevance s'élevait à 2,00 €/train-km aux Pays Bas, à 2,4€ par train-km au Luxembourg, à 5,2 € en Allemagne et à 5,7 € en France (segment PSO).



L'évolution des coûts par train-kilomètre

Les redevances payées pour les trains de la **partie nationale s'élevaient à 4,34 € par train-km**, en hausse de **2% par rapport à 2021**. Cette hausse serait attribuable à l'inflation et à un certain glissement par rapport aux tranches horaires dont certaines facturent des mark-up plus élevés.

Les redevances pour le **trafic international s'élevaient à 9,97 € par train-km**, en hausse de **11% par rapport à 2021**. Pour ce qui concerne le segment des trains à grande vitesse commerciale (HST), les redevances s'élevaient à 11,51 € par train-km (en hausse de 5%).



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

Les redevances passagers ont représenté en 2022 un **total de 407,4 millions** soit 94,6% du montant total des redevances. Il convient de noter la hausse importante des revenus d'Infrabel classés dans la catégorie « autre ». C'est principalement dans le domaine de l'énergie. **Le montant des redevances représente 33% du chiffre d'affaires d'Infrabel.**

