



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



MONITORING TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES – CHIFFRES 2022

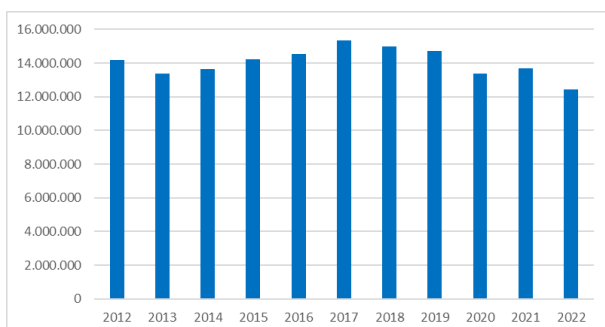
- 01 » L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES**
- 02 » LA CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE**
- 03 » CERTAINS INDICATEURS DU SEGMENT MARCHANDISES**
- 04 » LA TARIFICATION POUR L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE**

01 » L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

L'évolution des tonnes-km bruts

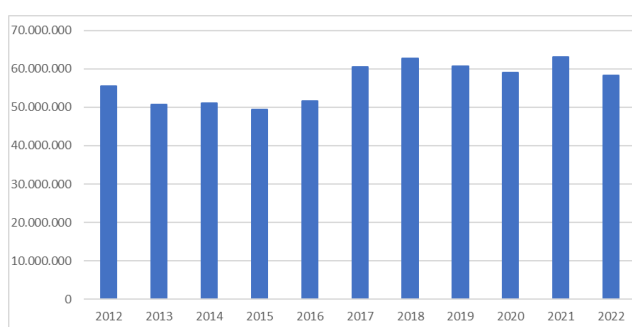
En 2022, il y a eu **12.418.286,83 tonnes-km transportées**.

Cela représente une baisse de **9,4% par rapport à 2021** et de **15,5% par rapport à 2019**. On observe cette tendance à la baisse depuis 2017.



L'évolution des tonnages nets

Le volume net de tonnes transportées était à **presque 58,3 millions de tonnes** de marchandises soit une baisse de 7% par rapport à 2021. Nous observons des fluctuations de ce chiffre d'année en année. Il peut être observé que le tonnage transporté est à son plus bas niveau depuis 2017.

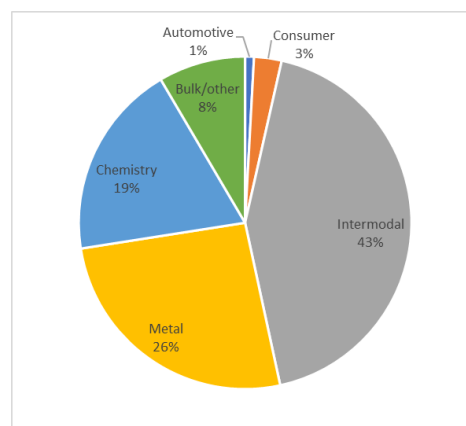


Les marchandises transportées

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 2022 par rapport à 2021.

La part du transport intermodal a ainsi légèrement régressé (de 46 à 43%). Par ailleurs, il y a une légère hausse des produits issus de la métallurgie (de 25 à 26%) et de la chimie (de 17 à 19%).

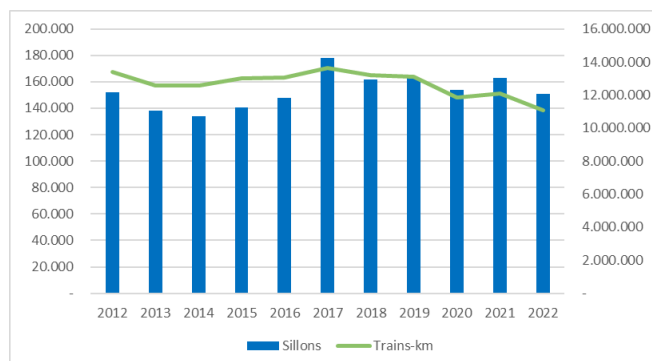
Lorsque qu'on observe le volume cumulé, il est observé une baisse de volume dans presque trois les catégories.



L'évolution des sillons et trains-km

En 2022 il y a eu **151.078 sillons** pour **11.069.062 trains kilomètres**.

Par rapport à 2021, la baisse des sillons de 7% est légèrement moins forte que celle des trains-km (9%) sans que cette différence soit significative.

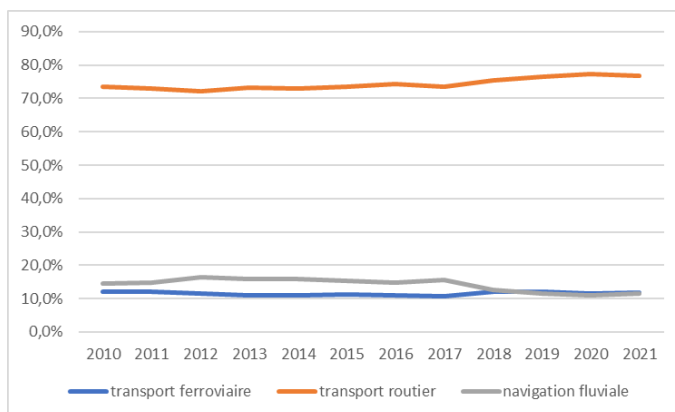


02 » LA CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE

La part modale du secteur ferroviaire

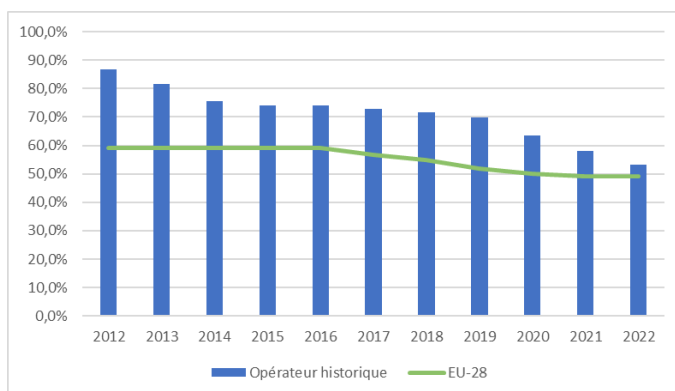
La part modale du rail en Belgique a connu une très légère hausse en 2021 en se situant à 11,8%. En Europe, la part modale du rail est de 17,8%, elle est en hausse de l'ordre de 1%. Depuis 2010, la part modale du rail est relativement stable. Si on suit cette tendance, l'objectif de doublement de la part du ferroviaire d'ici 2030¹ paraît très difficile à atteindre

Dans les pays voisins, la part modale du rail s'établit à 12,7% en France, 26,4% en Allemagne et 6,4% aux Pays Bas..



La part de marché de l'opérateur historique

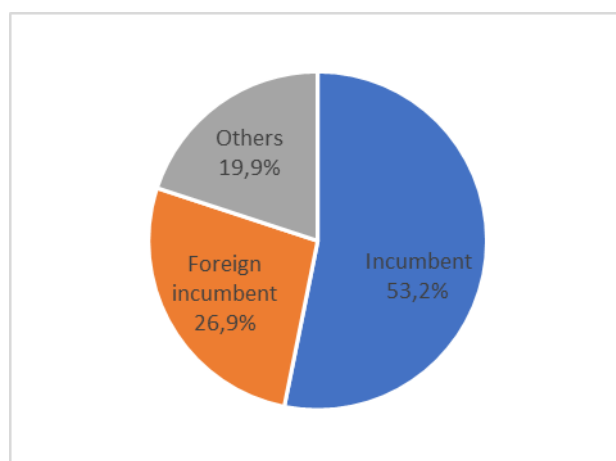
La part de marché de l'opérateur historique, calculée sur base des tonnes-km a encore chuté pour atteindre 53,2% contre 58,2% en 2021. Ce pourcentage est en baisse depuis 2012 et se rapproche de la moyenne européenne.



Les parts de marché

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

En 2022, les opérateurs « *others* » (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 19,9 % contre 17,4% en 2021. Les entreprises ferroviaires détenues par un opérateur historique étranger détenaient quant à elles une part de marché de 26,9% contre 24,4% en 2021. On observe donc une hausse de la part des deux catégories de concurrents (autres et opérateurs historiques étrangers) par rapport à 2021.

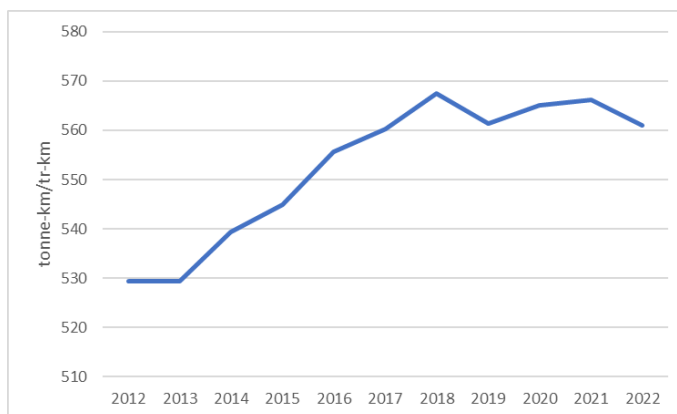


¹ Accord du gouvernement fédéral du 30 septembre 2020.

03 » CERTAINS INDICATEURS DU SEGMENT MARCHANDISES

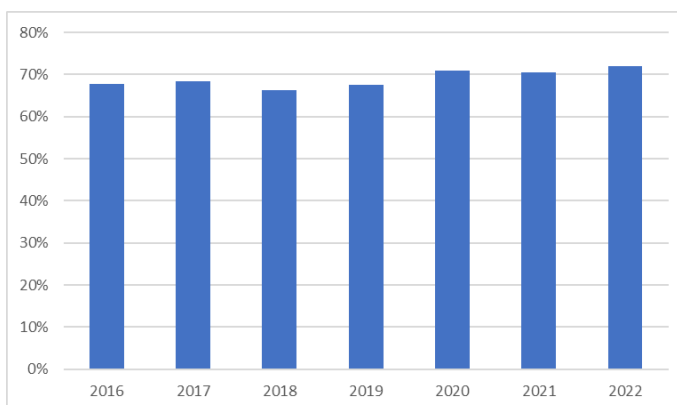
Freight load factor (tonnes-km/tr-km)

Le freight load factor donne une première indication de l'efficacité du transport ferroviaire. Il est en légère baisse par rapport à 2021. Cela traduit une baisse des tonnages par trains. L'évolution de cet indicateur est aussi liée à celle des types de marchandises transportées.



La ponctualité

En 2022, la ponctualité moyenne des trains était de **72%** (trains avec un retard inférieur à 30 minutes). Par conséquent, la ponctualité des trains de marchandises est légèrement meilleure qu'en 2021. On observe également une tendance à la hausse de la ponctualité depuis 2018.

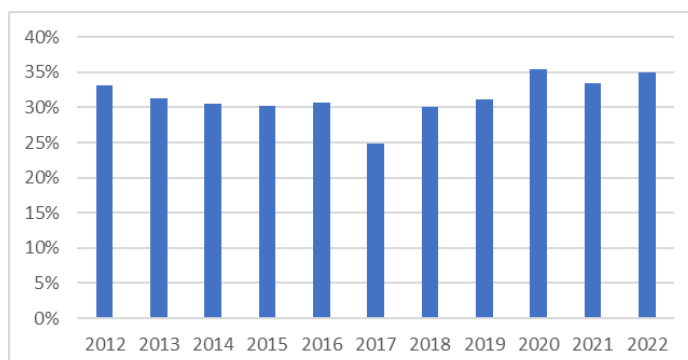


La vitesse

La vitesse moyenne en 2022 était de 50,8 km/h. Ce chiffre est en légère hausse par rapport à l'année précédente.

La part des trains-km non-effectifs²

35% des trains-km n'étaient pas effectifs en 2022 contre 33,5% en 2021. On observe une stabilité globale de ce pourcentage depuis 2012, avec quelques fluctuations d'une année à l'autre, à la hausse ou à la baisse.

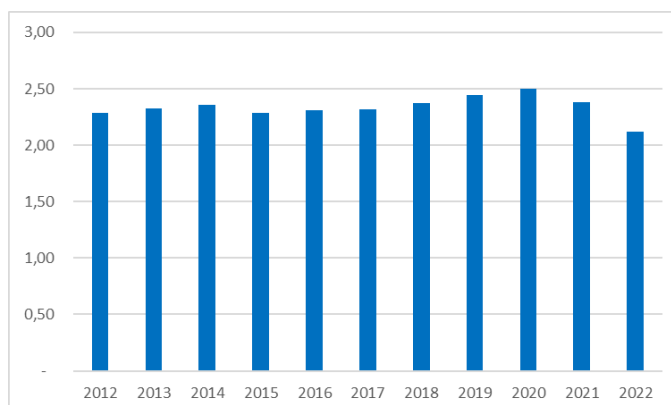


² Trains dont les sillons ont été réservés mais pas utilisés.

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

L'évolution des tarifs par trains-km

En 2022, la redevance moyenne d'un train fret en **Belgique était de 2,12€ par train-km**, ce qui représente une baisse de plus de 10% par rapport à 2021. Cependant, cette diminution n'est pas (uniquement) due à une baisse générale des tarifs, mais plutôt à une répartition différente du trafic et aux facteurs associés (cf. répartition différente des trains vides, plus de trains diesel, etc.).

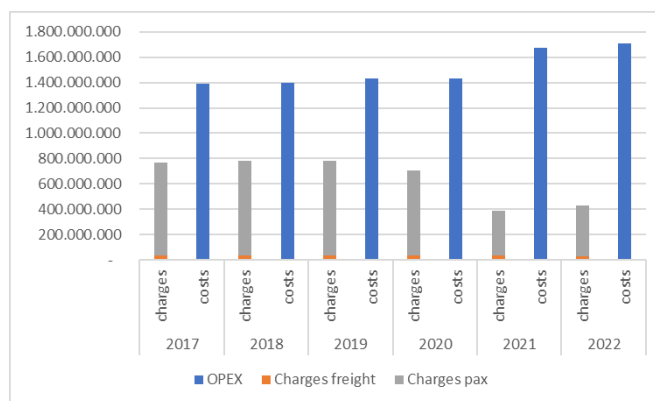


Il convient de noter que dans certains pays, les redevances sont globalement plus faibles. En France, par exemple, le niveau de redevance s'établissait à 1,30 € par trains-km en 2022. En Allemagne, le niveau était encore plus faible à 0,2 €/ trains-km.

La part des redevances dans les coûts d'exploitation en Belgique.

En 2022, le montant total des redevances couvrait 25% des coûts d'exploitation du gestionnaire d'infrastructure, soit une hausse légère par rapport à l'an passé (de 23 à 25%).

Le montant des redevances fret s'élevait à **28,5 millions d'euros**. Cela représente **6,5%** du montant total des **redevances d'infrastructure contre 7,2% en 2021**. Le montant des redevances payées dans le segment fret est resté stable par rapport à 2021.



La répartition des recettes d'exploitation

Les redevances représentent 34% des recettes d'exploitation d'Infrabel, les subsides d'exploitation 38,6% et les autres revenus (énergie,..) 27,4%. On constate une hausse significative des recettes « autres » grâce à la hausse des revenus liés à l'énergie.

