



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



MONITORING TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES – CHIFFRES 2023

**01 » L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE
MARCHANDISES**

02 » LA CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE

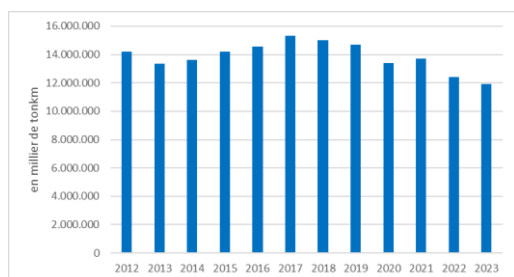
03 » CERTAINS INDICATEURS DU SEGMENT MARCHANDISES

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

01 » L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

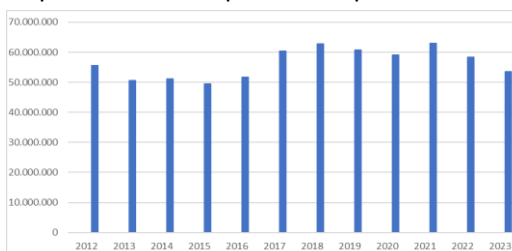
L'évolution des tonnes-km bruts

En 2023, il y a eu **11.909.170,68 k tonnes-km transportées**. Cela représente une baisse de **4,1% par rapport à 2022** et de **19% par rapport à 2019**. On observe cette tendance à la baisse depuis 2017.



L'évolution des tonnages nets

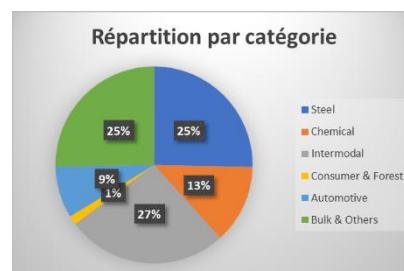
Le volume net de tonnes transportées était de **53,5 millions de tonnes** de marchandises soit une baisse de 8% par rapport à 2022. Il peut être observé que le tonnage transporté est à son plus bas niveau depuis 2017. Il peut y avoir un lien avec la situation macro-économique avec une baisse de 14 milliards des importations et exportations particulièrement marquées



pour les secteurs métal & chimie.

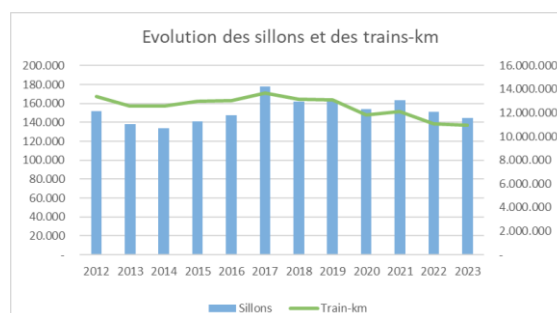
Les marchandises transportées

90% des marchandises transportées se concentre sur quatre catégories à savoir la chimie, la métallurgie, le vrac et l'intermodal. La part du transport intermodal a fortement diminué de 43% à 27% (de même que les volumes de containers traités à Anvers ou à Athus par exemple en 2023). Par ailleurs, il y a également une forte baisse de la part des marchandises du secteur chimique de 19% à 13%. La part des produits issus de la métallurgie diminue légèrement de 26% à 25%. Ces chutes respectives se réalisent au profit d'une hausse de la part des produits en vrac (et divers) qui se situent à 25%.



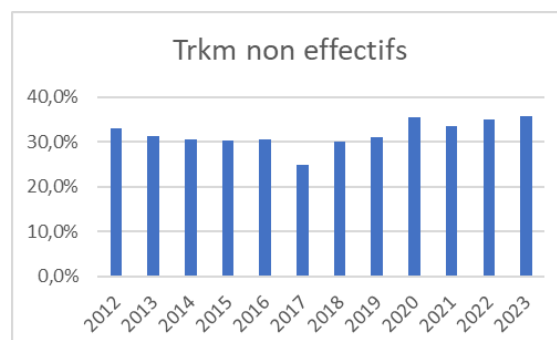
L'évolution des sillons et trains-km

En 2023 il y a eu **144.774 sillons** pour **10.946.189 trains kilomètres**. Par rapport à 2022, la baisse des sillons de 4% est plus forte que celle des trains-km (1%)



La part des trains-km non-effectifs

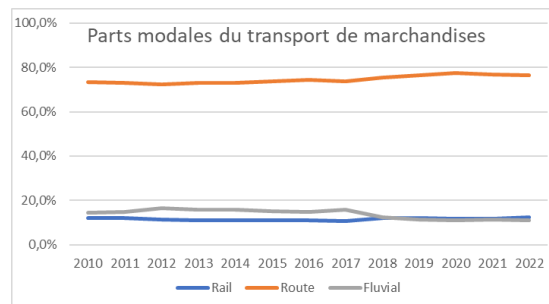
35,8% des trains-km n'étaient pas effectifs (i.e. réservés, mais pas utilisés) en 2023 contre 35% en 2022. On observe des fluctuations modérées à la hausse ou à la baisse de ce pourcentage depuis 2012. On observe toutefois depuis 2017, une tendance globale à la hausse.



02 » LA CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE

La part modale du secteur ferroviaire

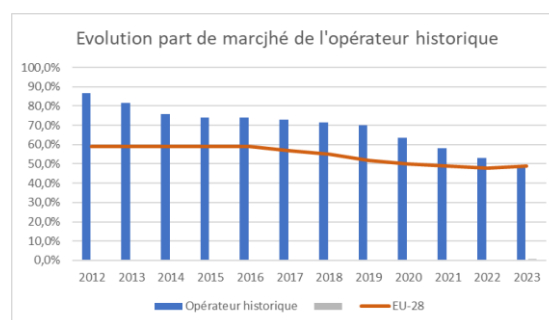
La part modale du rail en Belgique a connu une très légère hausse en 2022 en se situant à 12.2%. En Europe, la part modale du rail est de 17.1% et elle est stable. Depuis 2010, la part modale du rail est relativement stable. Si on suit cette tendance, l'objectif de doublement de la part du ferroviaire d'ici 2030¹ paraît impossible à atteindre.



Dans les pays voisins, la part modale du rail s'établit à 10.6% en France, 19.8% en Allemagne et 6.6% aux Pays Bas.

La part de marché de l'opérateur historique

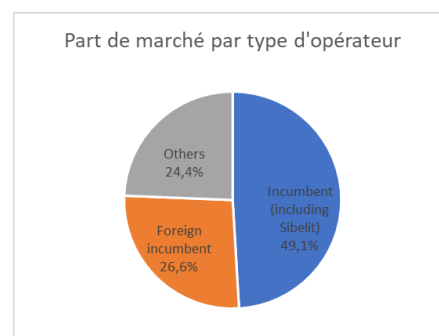
La part de marché de l'opérateur historique, calculée sur base des tonnes-km a encore chuté pour atteindre 49,1% contre 53,2% en 2022. Ce pourcentage est en baisse depuis 2012 et se rapproche de la moyenne européenne (48% en 2022).



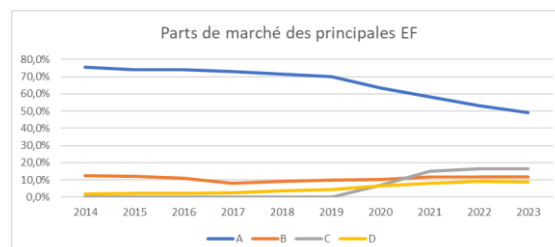
Les parts de marché par type d'entreprises ferroviaires

Beaucoup d'entreprises ferroviaires opérant en Belgique sont détenues ou ont comme actionnaire important des opérateurs historiques étrangers (*foreign incumbent*).

En 2023, 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 24,4 % contre 19,9% en 2022. Les entreprises ferroviaires détenues par un opérateur historique étranger détenaient quant à elles une part de marché de 26,6% contre 26,9% en 2022. On observe donc une hausse de la part de la catégorie autres ou indépendants au détriment des opérateurs historiques.



Il est également intéressant de regarder l'évolution des parts de marché des quatre principales entreprises ferroviaires en Belgique depuis 2014. On observe une baisse constante et importante de la principale entreprise ferroviaire et une hausse significative de deux entreprises concurrentes.

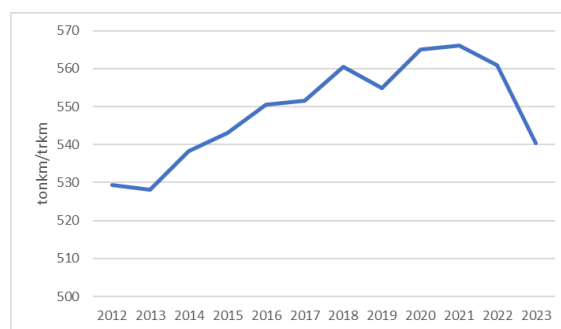


¹ Accord du gouvernement fédéral du 30 septembre 2020.

03 » CERTAINS INDICATEURS DU SEGMENT MARCHANDISES

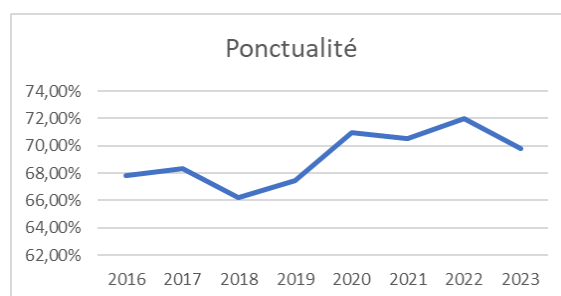
Freight load factor (tonnes-km/tr-km)

Le freight load factor donne une première indication de l'efficacité du transport ferroviaire. Il poursuit sa baisse par rapport à 2022. Cela traduit une baisse globale du volume de marchandises transportées. Cette évolution pourrait sous-entendre une influence sur la rentabilité des EF. Ceci devrait être confirmé ou pas par une analyse des résultats financiers des EF.



La ponctualité

En 2023, la ponctualité moyenne des trains était de **69,8%** (trains avec un retard inférieur à 30 minutes). La ponctualité des trains de marchandises se dégrade en 2023 alors que la tendance globale était à la hausse depuis 2016.

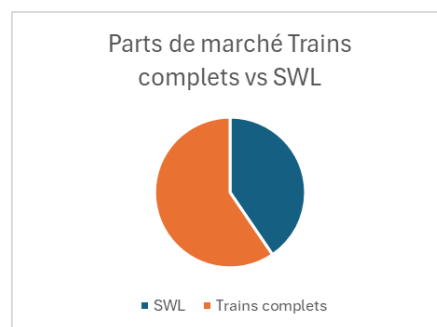
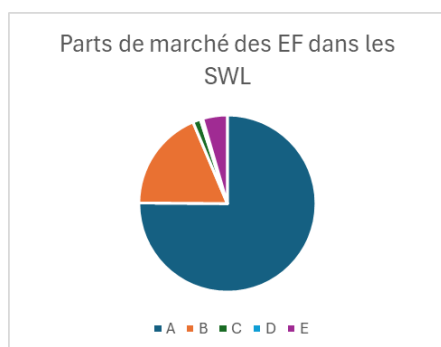


La vitesse moyenne

La vitesse moyenne en 2023 était de 51,4 km/h. Ce chiffre est en hausse légère par rapport à l'année précédente.

Trains complets vs Trains constitués de wagons isolés (SWL).²

En 2023, il y a eu 60% de trains complets contre 40% de trains constitués de wagons isolés (Single Wagon load). La part des trains complets est en hausse par rapport à 2022 où ils représentaient 57% du total des trains.



Il est intéressant de constater que seulement 5 entreprises ferroviaires réalisaient des trains SWL en 2023 et que près de 95% des trains constitués de wagons isolés (SWL) étaient organisés par deux entreprises ferroviaires ; ce qui dénote une grande concentration de l'offre de SWL.

² Source : Enquête menée par le Service de régulation auprès des entreprises ferroviaires fret (juillet-septembre 2024).

Lieux de formation des trains

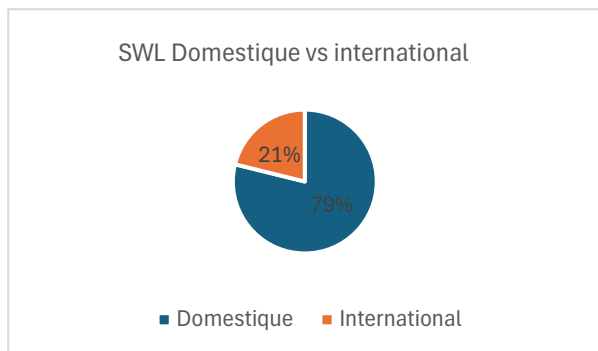
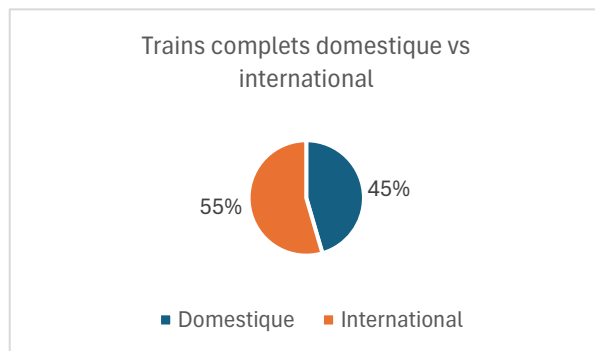
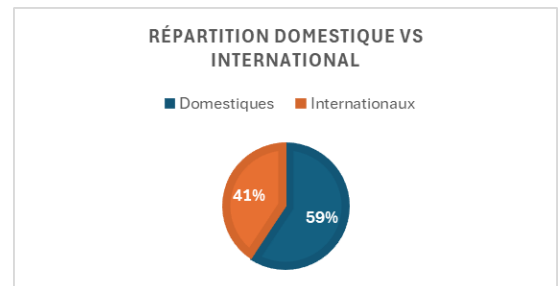
Plus de 166.000 wagons ont été traités à la bosse de triage d'Anvers en 2023 contre plus de 187.000 en 2022. Le nombre de wagons correspond au nombre de wagons qui partent de la station indépendamment de la destination. Par exemple certains wagons partent du faisceau b2 à destination du faisceau c2.

Les principaux lieux de formation sont Anvers, Zeebrugge et Kinkempois. Près de 35% des trains rapportés partent d'Anvers.

Répartition entre trains domestiques et trains internationaux en 2023.

Il convient d'observer que 59% des trains rapportés par les entreprises ferroviaires étaient domestiques contre 41% qui étaient internationaux.

Il est intéressant de constater que cette répartition diffère fortement, suivant qu'il s'agisse de trains complets ou de trains constitués de wagons isolés. Ainsi 55% des trains complets sont internationaux contre 45% de domestiques. Pour les trains SWL, la répartition est totalement différente puisque seulement 21% des trains sont internationaux contre 79% de trains domestiques.

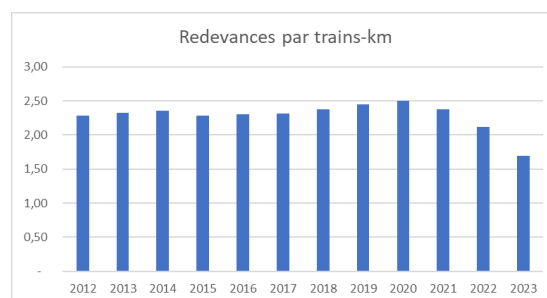


Les pays vers lesquels s'orientent les flux de marchandises transportées par rail sont principalement et par ordre d'importance : l'Italie, l'Allemagne, la France et les Pays Bas.

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

L'évolution des tarifs par trains-km

La redevance est calculée sur base des coûts directement imputable à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. En 2023, la redevance moyenne brute d'un train fret en **Belgique était de 2,28€ par train-km**, ce qui représente une hausse de 8% par rapport à 2022. Cette hausse doit être nuancée. En effet, des subsides ont été accordés aux entreprises ferroviaires, via le gestionnaire d'infrastructure afin de rendre le fret ferroviaire plus compétitif. Si on intègre ces subsides dans le calcul de la redevance que nous pourrions alors qualifier de redevance nette, la redevance moyenne (après intégration des subsides) ne s'élève plus qu'à **1,69 € par trains-km** (pris en considération dans le graphe). Ce montant est inférieur de 20% à celui de 2022. Les subsides représentent en moyenne 26% des redevances. Le programme de subside est en place jusqu'à la fin de 2025.

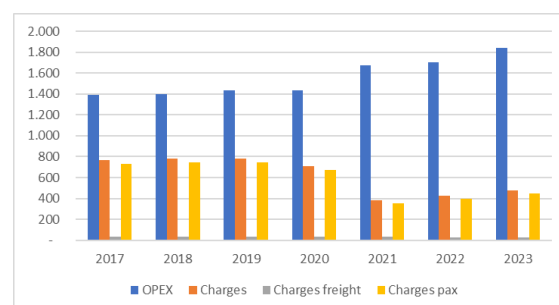


Il convient de noter que dans certains pays, les redevances moyennes sont globalement plus faibles. La moyenne européenne est de 2,00€ (chiffres 2022). Cette comparaison doit toutefois être nuancée au regard de la hauteur de la subvention attribuée au gestionnaire d'infrastructure.

La part des redevances dans les coûts d'exploitation du Gestionnaire d'infrastructure.

En 2023, le montant total des redevances couvrait 24% des coûts d'exploitation du gestionnaire d'infrastructure, soit une baisse légère par rapport à l'an passé (25%).

Le montant des redevances fret s'élevait à **29,5 millions d'euros**. Cela représente **7%** du montant total des redevances d'infrastructure contre 6.5% en 2022.



La répartition des recettes d'exploitation

Les redevances représentent 32% des recettes d'exploitation d'Infrabel composées par les subsides d'exploitation (40%) et les autres revenus (28%) telle l'énergie. On constate par rapport à l'an passé une hausse de la part des subsides et une baisse de celle des redevances. La part des revenus « autres » se tasse légèrement.

