

MARKET MONITORING FERROVIAIRE PASSAGERS – CHIFFRES 2023

01 » L'EVOLUTION DU TRANSPORT PASSAGERS PAR LE RAIL

02 » LA CONCURRENCE DU ET DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

03 » CERTAINS INDICATEURS DU SEGMENT PASSAGERS

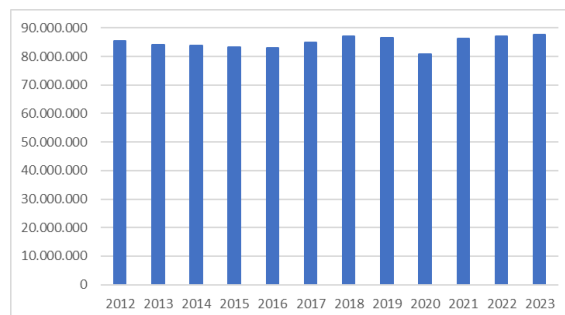
04 » LA TARIFICATION POUR L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

01 » L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT PASSAGERS PAR LE RAIL

L'évolution des trains kilomètres

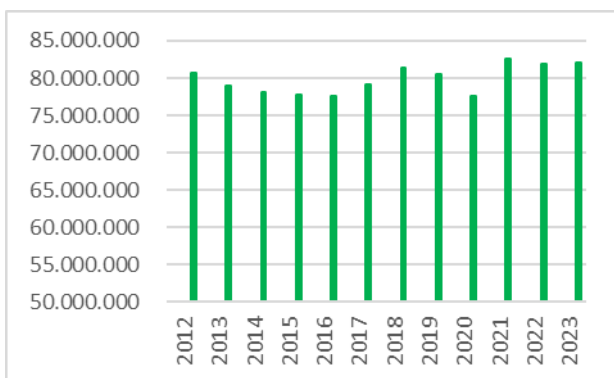
En 2023, 87,645 millions de trains-km ont été parcourus. Cela représente une augmentation de 0.65% par rapport à 2022. La hausse est principalement attribuable à l'augmentation du segment international.

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



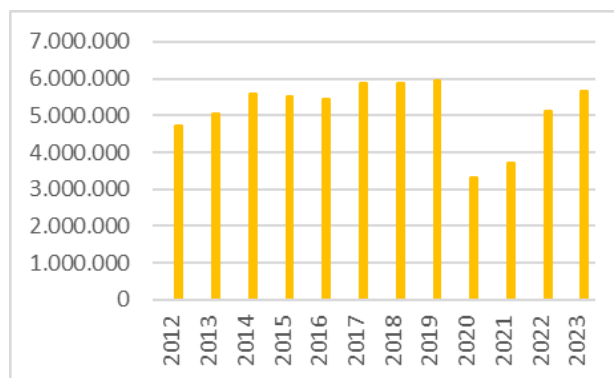
Trains-km national

L'évolution des trains-km nationaux est stable par rapport à 2022 (hausse marginale de 0,03%). L'année 2023 est proche des plus hauts niveaux observés depuis 2012, tels qu'en 2012, 2018 ou 2019.



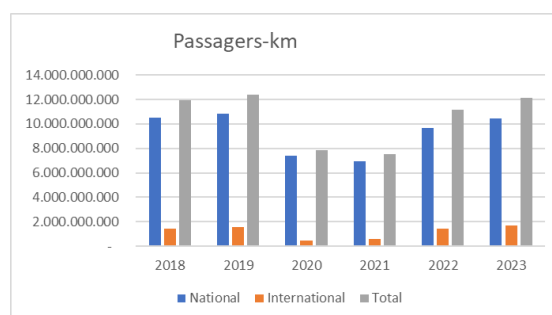
Trains-km international

Le trafic international continue à se redresser avec une hausse de 11% par rapport à 2022. Les chiffres de 2023 se rapprochent des niveaux pre-covid (-5%).



Passagers Km

Le graphique, ci-contre, montre l'évolution des passagers-km (national et international) depuis 2018. Depuis 2021, le nombre global de passagers-km a fortement augmenté pour quasiment rejoindre celui de 2019. Pour ce qui concerne les passagers-km internationaux, le niveau de 2019 est dépassé ; ce n'est pas encore le cas pour ce qui concerne les passagers-km nationaux. Par rapport à 2022, le nombre de passagers-km a augmenté de 9% alors que les trains-km ont quasiment stagné. Pour ce qui concerne les passagers-km nationaux, il y a une progression de près de 8% et une augmentation de près de 18% des passagers-km internationaux. Il y a lieu donc de constater que la demande de transport ferroviaire passager (qui se traduit par les passagers-km) augmente fortement alors que l'offre, se traduisant par les trains-km est stable et ne suit donc pas la demande.



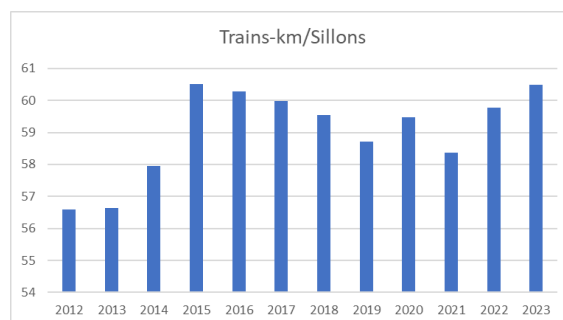
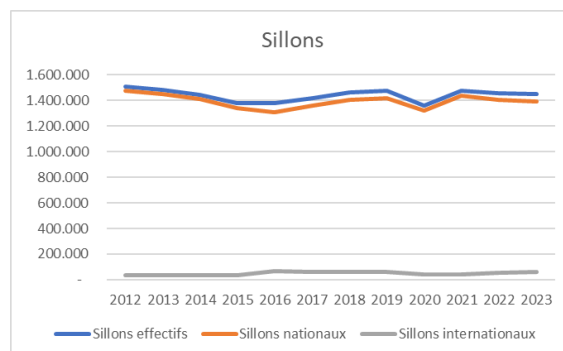
01 » L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT PASSAGERS PAR LE RAIL

L'utilisation des capacités ferroviaires

Le graphe ci-contre montre l'évolution du nombre de sillons effectifs nationaux et internationaux. On note un fléchissement des sillons nationaux de 0.9%. En revanche, il y a une augmentation du nombre de sillons internationaux de 8.2%. Globalement, on observe une légère baisse des sillons de 0,5%

Les sillons effectifs représentaient 93% du nombre total de sillons contre 92% en 2022.

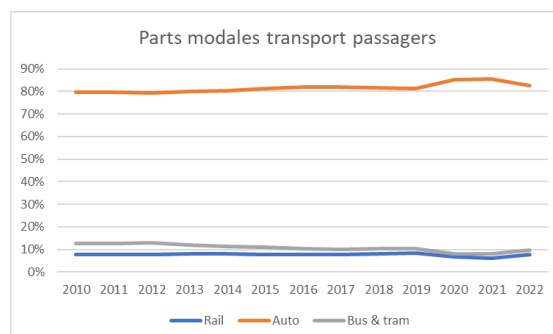
Il est intéressant de comparer l'évolution du ratio trains-km par rapport au nombre de sillons effectifs. On peut noter une hausse de ce ratio depuis 2021 comme le montre le graphe ci-contre.



02 » LA CONCURRENCE DU ET DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

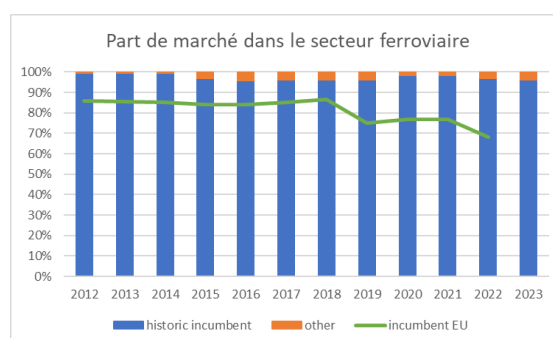
La part modale du secteur ferroviaire

La part modale du rail est en légère hausse en 2022 pour atteindre 7,8%. par rapport à 2021. Elle se rapproche du niveau de 2019 (8,2%). La part modale de la voiture est en baisse passant à 82,5%. La moyenne européenne du rail observe une hausse et s'établit à 8%. A titre de comparaison, les évolutions sont similaires dans les pays limitrophes: en Allemagne, la part du rail est passée de 6,3% à 9,3% ; en France de 9,1% à 10,7% et aux Pays-Bas de 8,4% à 11,6%.



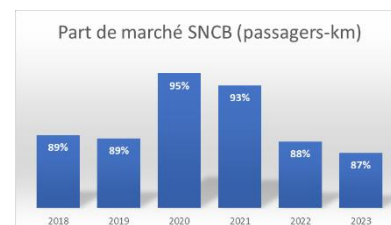
L'évolution des parts de marché dans le secteur ferroviaire (national & international)

La part de marché, mesurée en trains-km, de l'opérateur historique a légèrement fléchi à 96,2%. Cela s'explique par un redressement relatif des volumes d'Eurostar et de Thalys dans le secteur international. Ainsi, Thalys augmente ses trains-km de 16% et Eurostar de 33%.



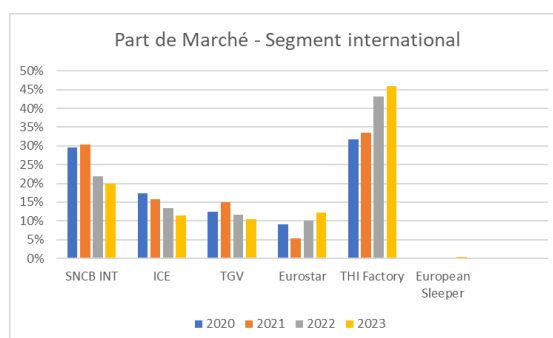
La part de marché de l'opérateur historique en Europe est en moyenne de 68% sur base des trains-km et 76% sur base des passagers-km (chiffres 2022).

En terme de Passagers-km, la part de marché de l'opérateur historique en 2023 se situait à 87% contre 88% en 2022. La moyenne européenne, en 2022, est de 76%. En France, la part de marché de l'opérateur historique est de 99%, aux Pays-Bas a 93% et en Allemagne de 80%. Le graphe ci-dessous permet d'observer l'évolution de la part de marché de la SNCB qui est globalement à la baisse mais qui demeure plus importante que la moyenne européenne.



Les parts de marché trafic international (en tr-km)

La concurrence dans le transport passagers s'est limitée, dans les faits, au segment international. On observe la poursuite du redressement de Thalys et d'Eurostar. Ces redressements entraînent mécaniquement une chute de la part de marché de la SNCB en terme de trains-km qui retombe largement sous la barre des 50% (42%).

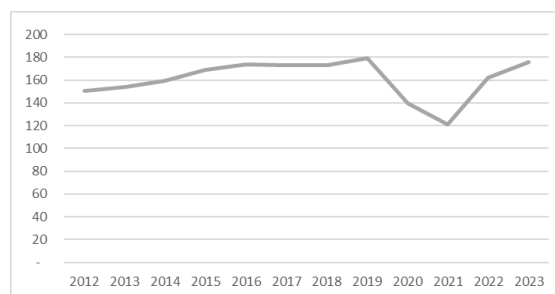


Il convient de noter que la part SNCB comprend des offres diverses. Elle regroupe les trafics opérés directement par la SNCB (incl. OBB opérés sous licence SNCB), mais aussi les trafics ICE et TGV France. Il y a une chute tant de SNCB International (désormais à 20% de part de marché) que des TGV de la SNCF et d'ICE. La part d'European Sleeper est très marginale.

03 » CERTAINS INDICATEURS DU SEGMENT PASSAGERS

Les passagers par train

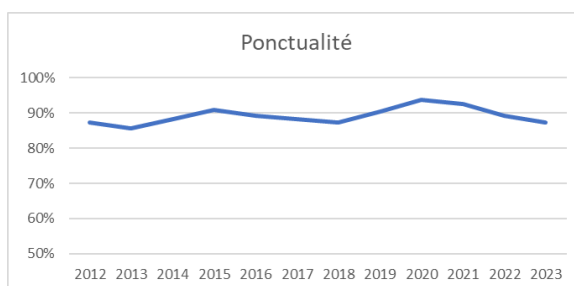
Le redressement du nombre de passagers nationaux par train s'est poursuivi en 2023. Ce niveau rejoint quasiment celui de 2019.



La ponctualité

La ponctualité nationale pour les trains (segment national de service public) était de 87,4% (trains avec un retard inférieur à 6 minutes) contre 89,2% en 2021. Cette ponctualité

est en baisse depuis 2020. Il faut noter que la ponctualité s'établissait en 2022 à 89,1% en France et à 75% en Allemagne.



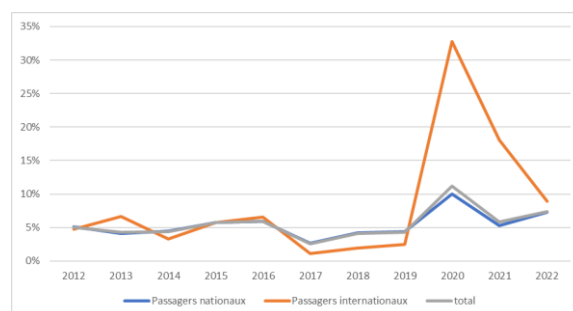
La vitesse

La vitesse moyenne du segment Obligations de Service Public (PSO) est de 63,4 km/heure, en baisse par rapport à 2022.

La vitesse moyenne dans le segment grande vitesse est de 135,41 km/h.

La part des trains-km non effectifs

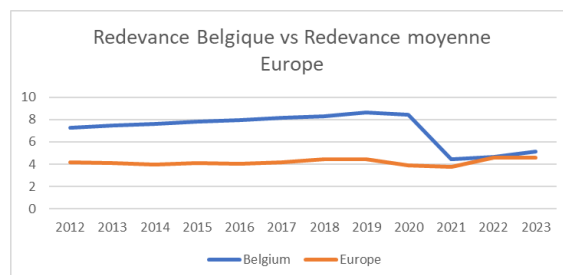
La part des trains-km non effectifs a globalement légèrement baissé de 7,4% à 6,8%. Cette baisse se retrouve tant dans le segment national, qu'international où elle est un peu plus marquée. En revanche, dans le segment international, le pourcentage s'est réduit fortement mais reste encore loin des niveaux pré-covid (2,4%).



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

Position de la Belgique par rapport aux redevances

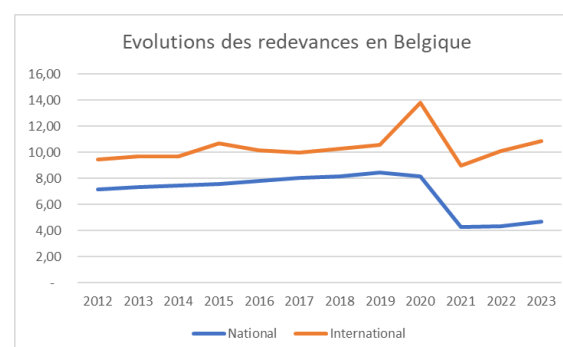
La redevance moyenne pour le transport passagers s'établissait à **5,11€ par train-km**. Ce montant de redevance est en **hausse de 9,2% par rapport à 2022**, qui est la conséquence de l'inflation comme en 2022 mais aussi de l'augmentation du volume de trains dans les périodes où les redevances sont plus élevées.



En 2022, la **moyenne européenne était de 4.59 €/train-km**. La redevance s'élevait à **2,12 €/train-km** aux Pays Bas, à **0.03 €** par train-km au Luxembourg, à **5,22 €** en Allemagne et à **10.27 €** en France.

L'évolution des redevances par train-kilomètre

Les redevances payées pour les sillons (segment national) s'élevaient à **4,71 € par train-km**, en **hausse de 8,5 % par rapport à 2022**. Cette hausse serait attribuable à l'inflation et à un certain glissement par rapport aux tranches horaires choisies. En effet les redevances dans des tranches horaires de pointe sont plus onéreuse qu'en heures creuses.



Les redevances pour le **trafic international s'élevaient à 10,89 € par train-km**, en **hausse de 7,5% par rapport à 2022**. Pour ce qui concerne le segment des trains à grande vitesse commerciale (HST), les redevances s'élevaient à **12,66 € par train-km** (en hausse de 10%).

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

Les redevances passagers ont représenté en 2023 un **total de 479 millions** soit 93% du montant total des redevances. Il convient de noter la hausse de la part des subsides. **Le montant des redevances représente 33% du chiffre d'affaires d'Infrabel.**

