



Le rail en France : situation et évolution

Une comparaison européenne : France / Allemagne – Grande-Bretagne – Italie – Espagne
Suisse – Autriche – Belgique – Pays-Bas – Suède.

Source :



TRANSPORTS DE MARCHANDISES
Milliards de tonnes-kilomètres
Tableau A2 : Routes

	1970	1990	2000	2006	2007	07/06 % change
ALB	0,8	1,2	2,2	3,3	3,6	8,4
ARM	n.a.	n.a.	0,0	0,4	0,5*	5,1
AUS	24,4	81,6	132,3	168,3	177,0*	5,1
AUT	2,9	9,0	17,2	18,8	18,6	-1,0
AZE	3,7	3,3	3,8	8,6	9,5	10,8
BEL	13,1	32,0	51,0	43,0	42,1	-2,2
BGR	7,0	13,8	3,1*	5,8	6,6	12,9
BIH	0,8	3,1	0,3*	0,5*	0,5*	
BLR	8,1	22,4	9,0	n.a.	n.a.	
CHE	4,8	11,5	21,9	25,4*	26,7*	
CND	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
CSK	10,1	23,3	-	-	-	
CZE	-	-	39,0	50,4	48,1	-4,4
DEU	78,0	169,9	280,7	330,0	343,4	4,1
DNK	7,8	9,4	11,0	11,5	11,8	2,7
ESP	51,7	90,5	148,7	235,8	253,8	7,6
EST	2,3	4,5	3,9	8,9	10,7	20,3
FIN	12,4	25,4	27,7	25,5	26,0	1,9
FRA	66,3	114,8	184,2	198,8	207,1	4,1
GBR	85,0	132,9	153,7	169,2	175,9	3,9
GEO	n.a.	2,6	0,5	0,6	0,6	1,4
GRC	7,0	12,5	14,3*	16,5*	17,4*	
HRV	1,3	2,9	2,8	10,2	10,5	3,2
HUN	5,8	15,2	12,1	12,4	13,2	6,1
IRL	n.a.	5,1	12,3	17,7	19,1	8,3
ISL	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
ITA	n.a.	177,9	158,6	180,5*	192,2*	
JAP	135,9	274,2	313,1	346,5	353,2	1,9
KOR	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
LIE	n.a.	n.a.	n.a.	0,3	0,3	
LTU	3,4*	7,3	7,8	16,1	20,3	11,8
LUX	0,1	0,4*	0,4	0,6	0,6	-0,2
LVA	2,8*	5,9	4,8	10,9	13,1	20,2
MDA	3,2	6,3	1,0	2,6	2,7	8,9
MEX	42,9	108,9	194,1	209,4	222,4	6,2
MKD	0,8	2,2	0,8	6,7	4,6	-32,2
MLT	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
MNE	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
NLD	12,4	22,9	31,6	33,4	32,9	-1,6
NOR	3,2	8,2	13,0	16,1	16,3	1,2
NZE	n.a.	n.a.	14,3	18,5	19,2	3,9
POL	15,8	40,3	75,0*	136,5	159,5	16,9
PRT	n.a.	10,9	15,0	17,6	18,4	4,5
ROM	5,2*	5,2*	9,9	22,7	23,9	5,3
RUS	116,4	299,4	152,7	198,8	205,8	3,6
SRB	3,5	8,6	0,6*	0,8*	1,2*	45,5
SVK	-	-	14,3	22,1	27,1	22,3
SVN	2,1	4,9	1,9	2,3	2,6	12,9
SWE	5,1	25,6	31,4	35,5	36,4	2,6
TUR	17,4	65,7	161,6	177,4	181,3	2,2
UKR	n.a.	14,8	2,5	11,3	14,3	26,0
USA	n.a.	1 239,2	1 741,5	1 889,9	n.a.	
UE (26)	396,2*	958,7	1 309,7*	1 624,6*	1 720,6*	5,9
OECD	2 707,6*	3 870,1	4 407,4			
Total FIT	3 115,7*	4 077,6*	4 720,2*			

a. Les données non disponibles affectent la cohérence des totaux.
1. Le transport pour compte propre n'est pas inclus.

Évolution des Transports 1970-2007, ISBN 978-92-821-0239-8 © OCDE/FIT 2009

62

Période : 1970 – 1 990 – 2000 – 2010.

Données : Trafic voyageurs
(Voyageurs x kilomètres),

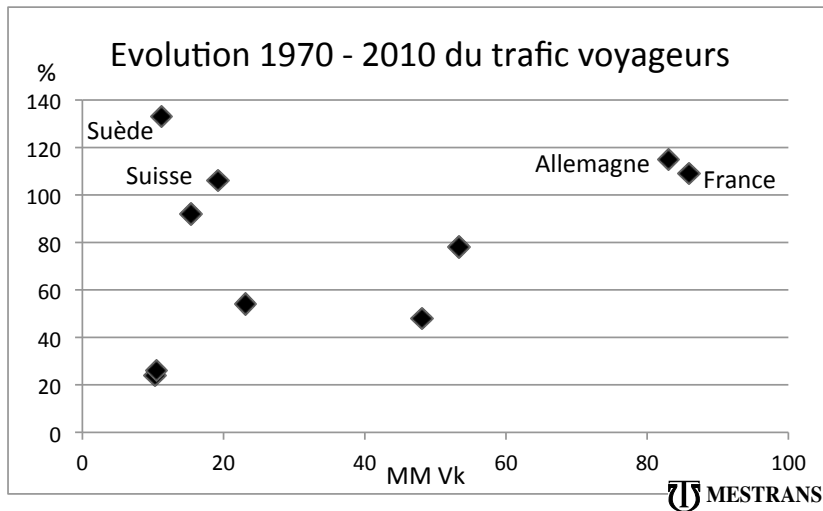
Trafic marchandises
(Tonne x kilomètres),

Niveau général de trafic
(UK = Vk + Tk),

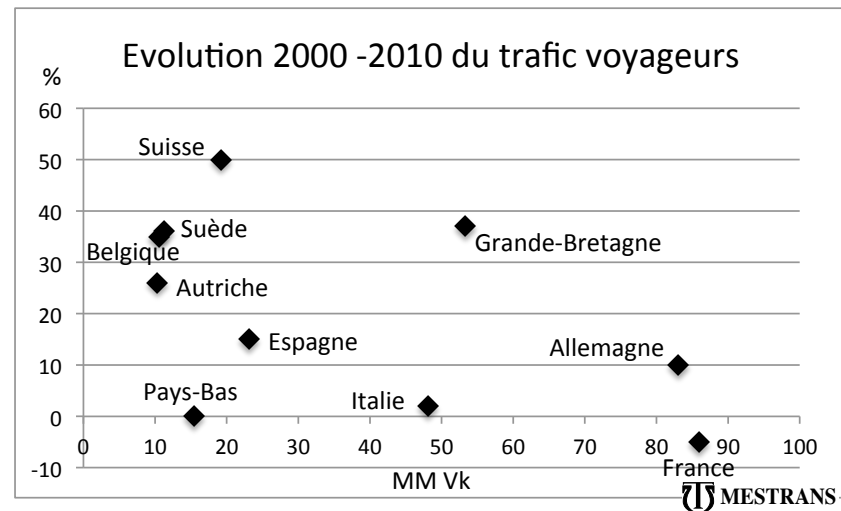
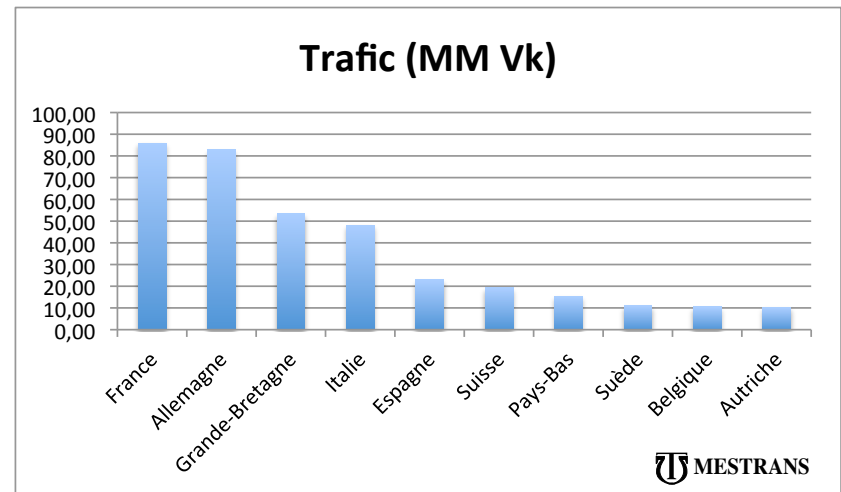
Part de marché voyageurs
(modes terrestres),

Part de marché
marchandises
(modes terrestres).

Le rail en Europe : trafic voyageurs

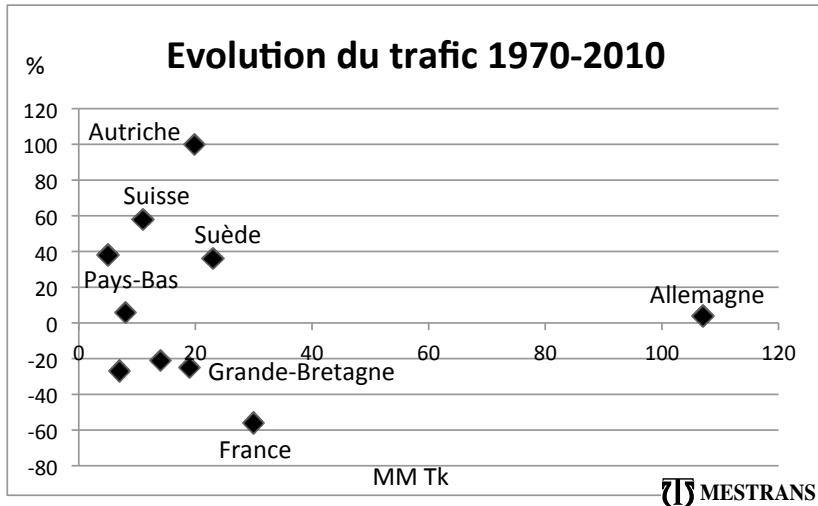
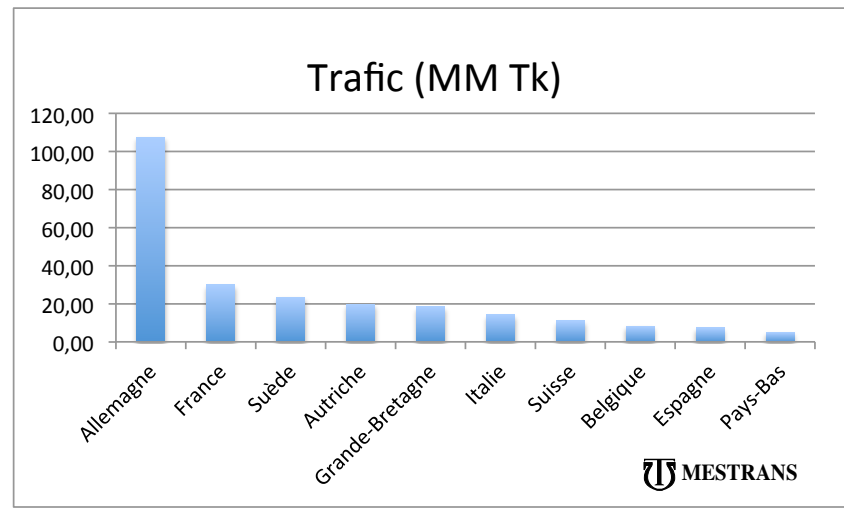


D'autres pays font aussi bien que la France sans l'atout TGV.

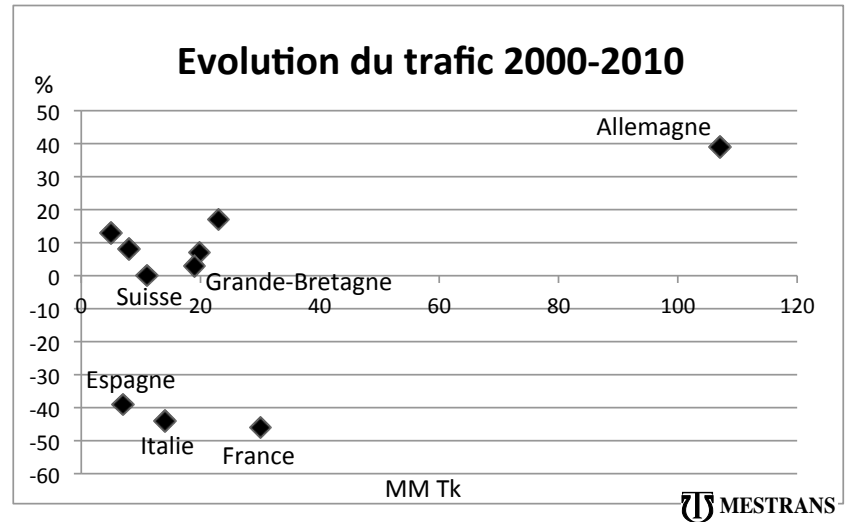


La France se singularise : seul pays où le trafic voyageur baisse.

Le rail en Europe : trafic marchandises

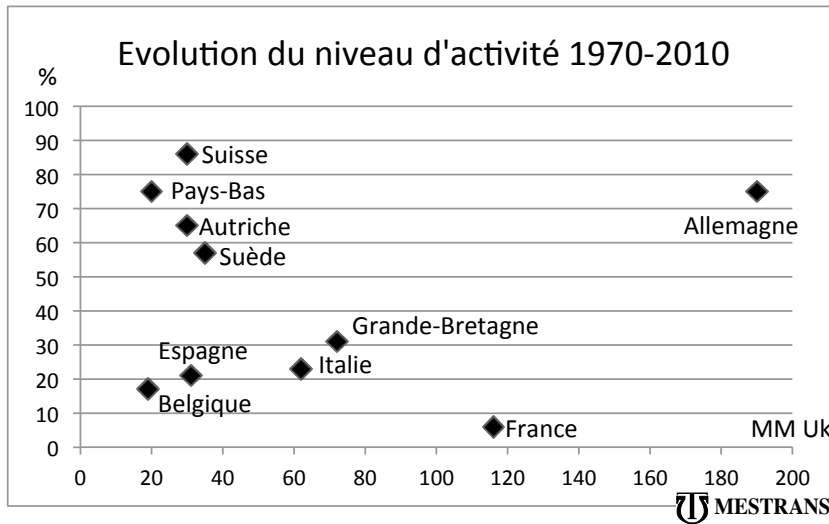


La France connaît le record de baisse de trafic.

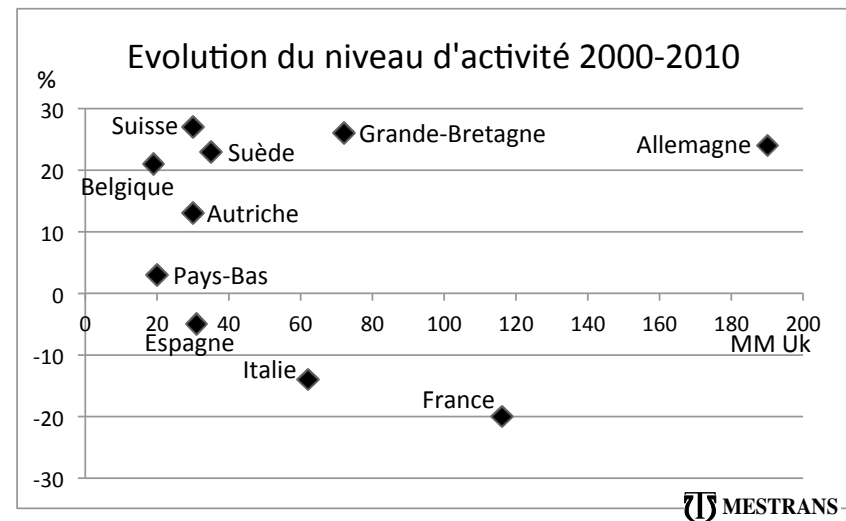
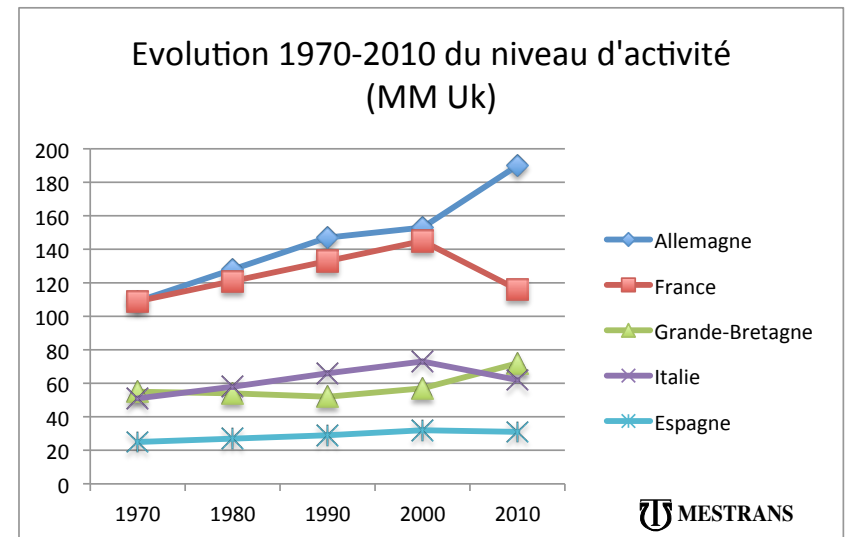


La France connaît le record de baisse de trafic.

Le rail en Europe : niveau général de trafic



La France se singularise : la plus faible augmentation relative du niveau général d'activité, malgré l'atout TGV.



La France se singularise : la plus forte baisse relative du niveau général d'activité.

Le rail en France pendant l'ère TGV 1980 - 2012

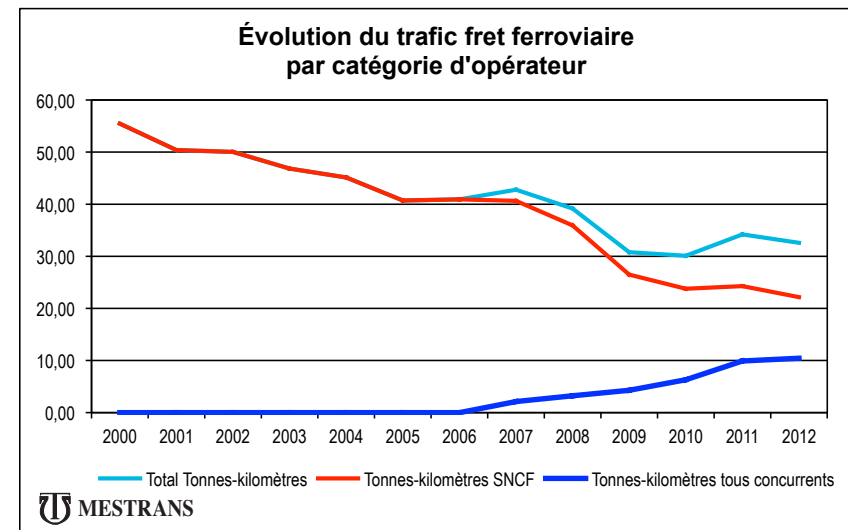
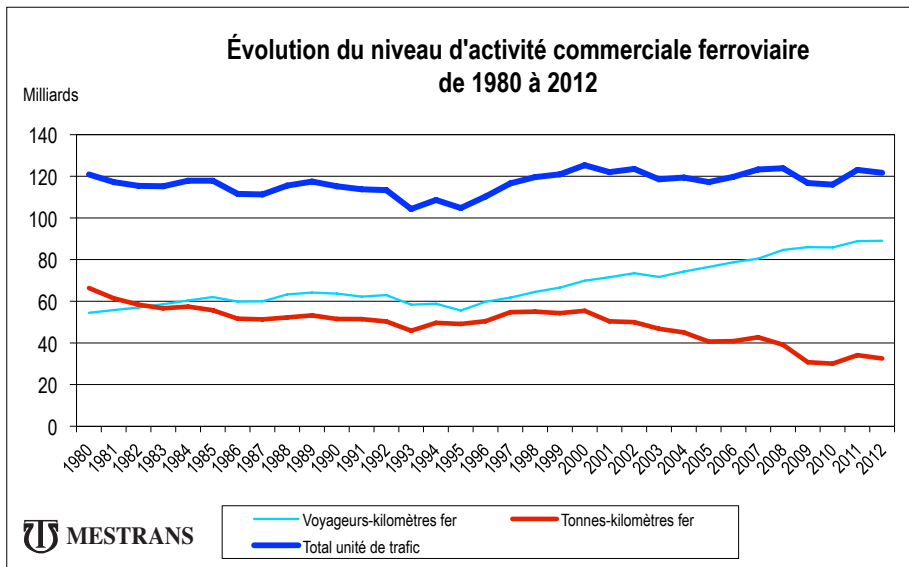
Retour à la case départ :

niveau d'activité 1980 : 121 milliards d'unité de trafic,

niveau d'activité 2012 : 122 milliards d'unité de trafic.

Stagnation du niveau d'activité malgré la mise en service de 2 000 kilomètres de lignes à grande vitesse.

Ce qui a été gagné en voyageurs a été perdu en marchandises.

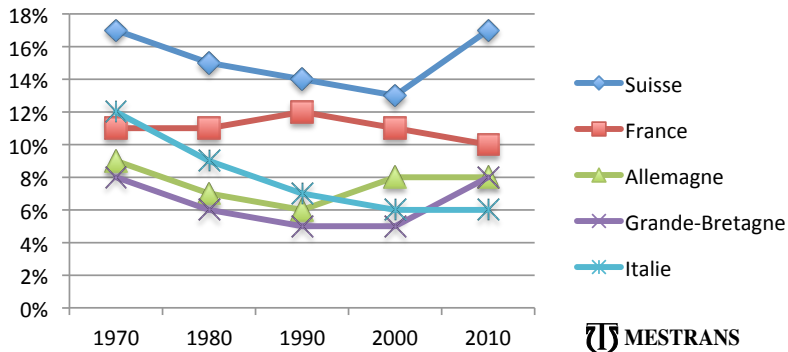


Le rail en Europe : parts de marché voyageurs

Tous modes terrestres: rail, automobile, bus, car

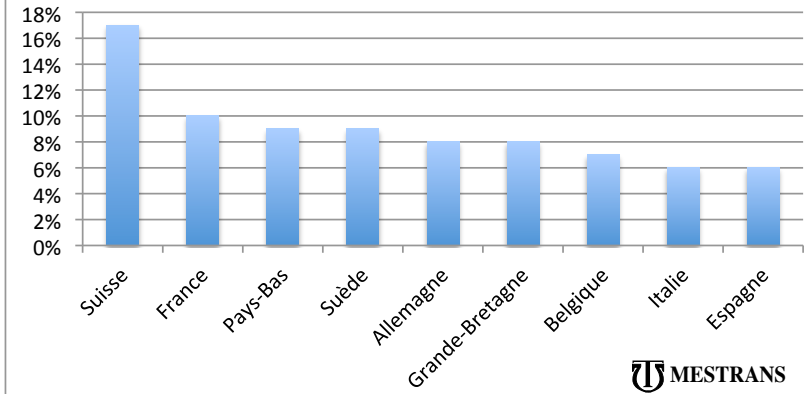
Parts du fer pour les voyageurs au Japon en 2000 : 29 %.

Evolution 1970- 2010 des parts de marché voyageurs

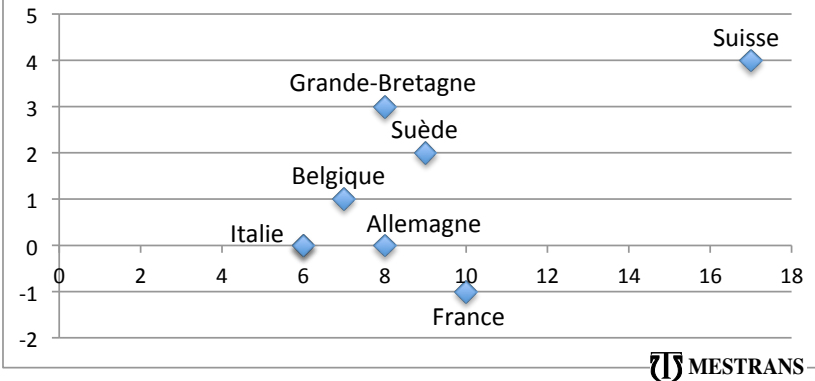


La France connaît une érosion régulière depuis 20 ans des parts de marché ferroviaire voyageurs.

Parts de marché voyageurs 2010



Evolution 2000 - 2010 des parts de marché voyageurs



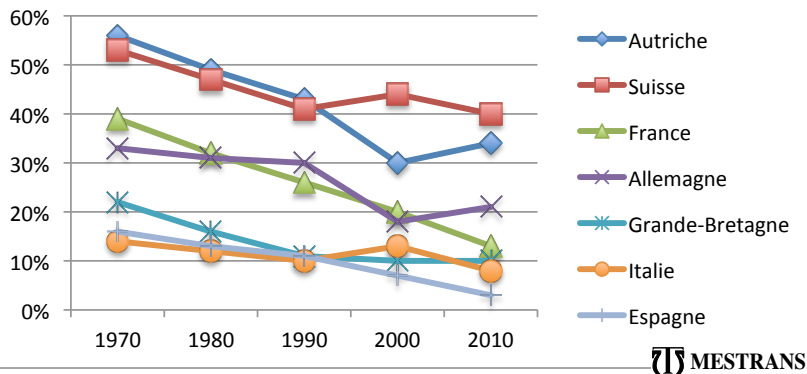
La France se singularise : le seul pays où le rail recule en part de marché.

Le rail en Europe : parts de marché marchandises

Tous modes terrestres : rail, route, eau, oléo

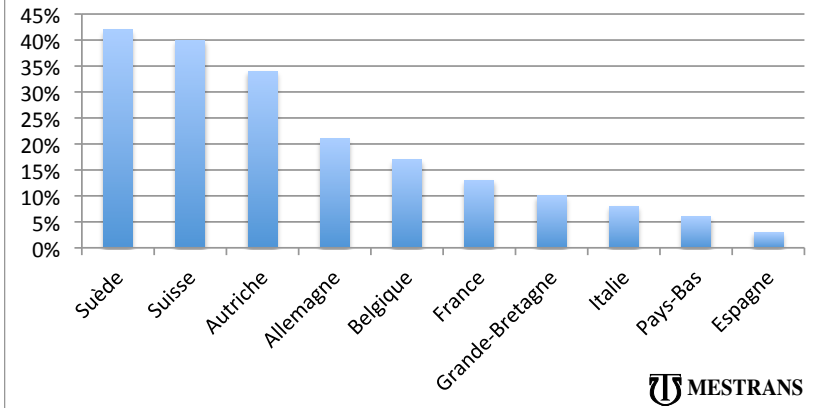
Parts du fer pour les marchandises aux USA :
1990 – 37 %, 2000 – 41 %, 2010 – 46 %.

Evolution 1970 - 2010 des parts de marché marchandises

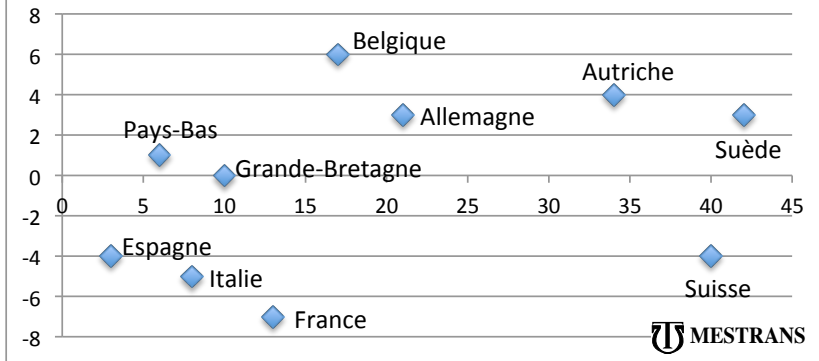


La France en recul continu.

Parts de marché marchandises 2010



Evolution 2000 - 2010 des parts de marché marchandises



La France se singularise : la plus forte perte de parts de marché.

Le rail en Europe : pourquoi une trajectoire si singulière en France ?

Des atouts gâchés ?

Un mode sûr mais contraignant ?

Des contresens stratégiques en interne ?

Une conjonction objectivement défavorable d'acteurs autonomes ?

L'absence d'une politique ferroviaire et d'une politique économique des transports ?

Un symbole des blocages français ?

Des atouts gâchés ?

- ❑ Un mode guidé en site propre, économe en énergie et peu polluant.
- ❑ Une image favorable générant un attachement fort au service public ferroviaire.
- ❑ Des conditions a priori favorables :
 - des distances interurbaines élevées,
 - un réseau autoroutier payant,
 - l'atout du TGV pour la reconquête des parts de marché à l'aérien,

 - une situation d'isthme européen,
 - un réseau fluvial relativement peu performant,
 - des réserves de capacité, grâce à la construction des Lignes à Grande Vitesse.

Un mode sûr mais contraignant ?

- ❑ Des contraintes d'exploitation nombreuses, nécessitant planification centralisée de l'offre et homogénéisation de la demande.
- ❑ Des coûts fixes élevés.

Des contresens stratégiques en interne ?

- Obstinsés et continus en matière marchandises : massification rigide et irrégularité récurrente.
Une histoire à écrire, un cas d'école pour une étude « d'économie légale ».
- L'erreur du tout TGV et du « yield management » face à l'aviation modique, Blablacar et aux cars « Macron ».

Une conjonction objectivement défavorable d'acteurs autonomes ?

- L'État, acteur velléitaire et divisé : absence de stratégie et approche étroitement comptable contre productive.
- Des dirigeants SNCF hauts fonctionnaires courtisans et non patrons entrepreneurs.
- Des syndicats obnubilés par la défense des avantages acquis du statut, préférant mourir dans les règles plutôt qu'en réchapper contre les règles.
- Une conflictualité extraordinairement élevée.
- Des élus obsédés par le TGV et le mythe du désenclavement.

L'absence d'une politique ferroviaire et d'une politique économique des transports ?

- L'absence de choix stratégiques clairs tenus dans la durée.
- Une politique de subventionnement généralisé tous modes, internalisant les bénéfices et externalisant les pertes.

Un symbole des blocages français ?

- Une évolution prémonitrice de l'incapacité d'adapter le modèle socio économique français au nouveau contexte mondial.