

RELANCE OU SOUTIEN ? Le cas du réseau ferroviaire

Le gouvernement affiche, dans le Plan de relance, sa volonté de faire des transports un levier de la transition écologique. Le secteur ferroviaire figure parmi les priorités mentionnées dans ce plan, avec des montants d'investissement conséquents (4,75 Md€). Cependant, ils doivent être analysés avec prudence, car seule une partie de ces crédits peut être considérée comme de l'investissement supplémentaire. Ces constats conduisent aussi à s'interroger sur la temporalité de ces mesures et l'ampleur de l'effet « relance » qui en est attendu.

Le secteur ferroviaire, un atout économique

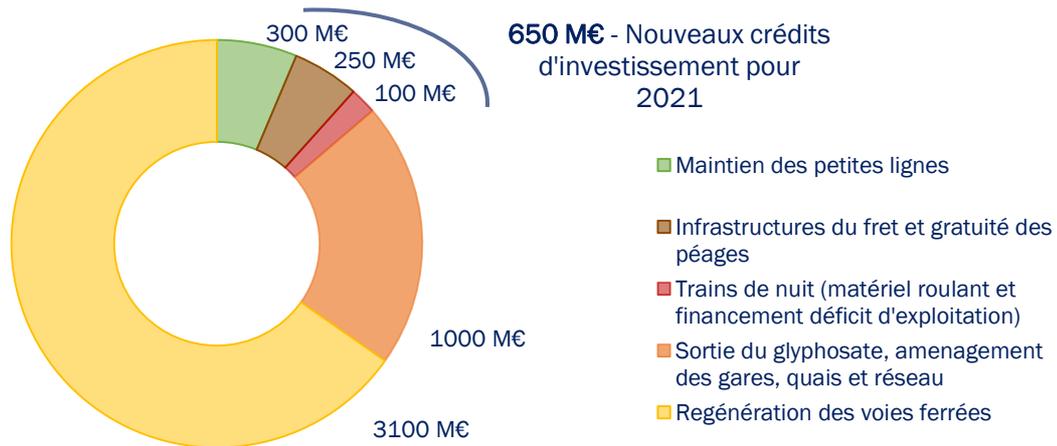
Le secteur ferroviaire représente un réel atout économique. Dans le domaine des transports améliorant l'efficacité énergétique (TAEE) son poids est important : en 2018 il comptait pour environ 29% du chiffre d'affaires et plus de 40% des emplois¹. Ces emplois concernent la construction des infrastructures et l'installation des équipements. Cependant, le secteur pâtit également d'un sous-investissement chronique, se traduisant par un vieillissement des voies et une baisse générale de la qualité du service. Le dernier [audit sur l'état du réseau ferré national](#), évalue l'écart entre les besoins théoriques de renouvellement des infrastructures du réseau (hors lignes de desserte fin du territoire) et la trajectoire définie par le contrat de performance de SNCF Réseau à environ 520 M€ par an en moyenne sur la période 2017 – 2026. Face à ces constats, et compte tenu de l'impact de la crise sanitaire, le secteur ferroviaire fait partie des priorités de la relance.

France Relance : les annonces en faveur du ferroviaire

[Le plan « France Relance »](#) présenté par le gouvernement le 3 septembre prévoit une enveloppe de 4,75 Md€, à engager sur deux ans, en faveur du secteur ferroviaire. Plus de 86% des crédits annoncés sont destinés à SNCF Réseau, soit 4,1 Md€, afin de permettre au gestionnaire du réseau de préserver ses capacités d'investissement et de poursuivre les travaux déjà programmés. Il s'agit ainsi de compenser les pertes subies pendant la crise sanitaire, en raison d'une baisse des recettes de péages et de voyages. Seuls 650 M€ peuvent être considérés comme des véritables nouveaux crédits d'investissement. Ils sont destinés notamment au maintien des petites lignes, au financement des infrastructures du fret et de la gratuité des péages, ainsi qu'à la relance des trains de nuit (achat du matériel roulant et financement du déficit d'exploitation). L'essentiel du soutien en faveur du ferroviaire concerne donc la poursuite de la trajectoire d'investissements inscrite au Contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau. Sans cet apport en capitaux du plan de relance, le maintien de la programmation serait en effet très incertain.

¹ [ADEME, Marchés et emplois concourant à la transition énergétique dans le secteur des transports, juillet 2020](#)

Graphique 1. Répartition des investissements en faveur du secteur ferroviaire

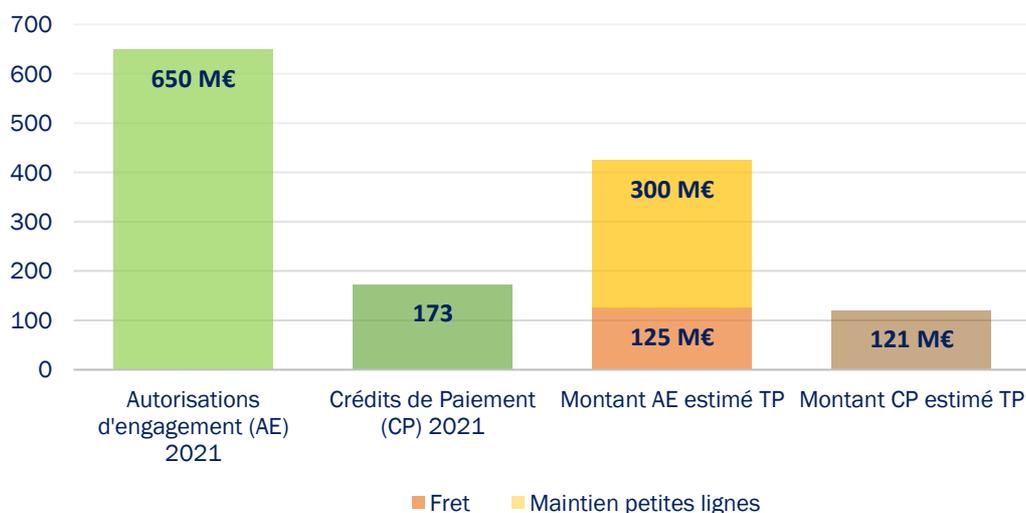


Source : Données issues du rapport « [Transport ferroviaire : Sommes-nous sur les rails ? - Réseau Action Climat](#) »

Quelle place pour les infrastructures dans les nouveaux crédits annoncés ?

L'investissement additionnel par rapport à la période d'avant crise peut donc être estimé à 650 M€ pour le ferroviaire. Comme annoncé dans le projet de Loi des Finances pour 2021 ([mission relance](#)), il s'agit d'autorisations d'engagement (AE) qui permettent de lancer les projets. Cependant, les montants qui seront réellement décaissés en 2021, c'est-à-dire les crédits de paiement, représentent moins d'un tiers des engagements. Ce constat met en lumière l'effet du plan qui se situe majoritairement à partir de 2022 et à moyen terme. S'agissant des investissements pouvant être rattachés directement à des travaux d'infrastructures, les montants estimés s'élèvent à 425 M€ d'autorisations d'engagement. Seules les mesures relatives au « maintien des petites lignes » et une partie des mesures concernant le fret sont en effet susceptibles d'avoir un impact en matière d'infrastructure. Finalement, les crédits de paiement, inscrits pour 2021 et capables de générer de l'activité additionnelle rapidement pour les entreprises des Travaux Publics, peuvent être estimés à seulement à 120 M€ environ.

Graphique 2. Investissements relatifs aux travaux d'infrastructure pour 2021



Source : estimations FNTP

Un enjeu essentiel de la transition écologique dans les transports

Alors que le secteur des transports compte pour 30% des émissions GES de la France, le transport ferroviaire représente moins de 0,5% de ces émissions. Le rail constitue donc un réel potentiel dans la décarbonation de la mobilité. Pourtant, la part de ce mode dans le transport intérieur de voyageurs ne représente que 11% contre 80% pour les véhicules particuliers. L'enjeu pour les années à venir consistera donc à rendre le transport ferré plus attractif et à inciter son utilisation. Ce constat est également vrai pour le transport de marchandises puisque la part modale du rail n'a cessé de décliner en France depuis les années 2000 et se situe désormais très en dessous de la moyenne européenne. En Suisse, en Belgique et en Autriche, plus de 30% de marchandises sont transportées par voie ferrée contre 18% à l'échelle européenne. Tandis qu'en France, le transport intérieur terrestre de marchandises, représentant environ 370 milliards de tonnes-kilomètres, est essentiellement réalisé par la route (89%) et seulement 9% par le rail. L'association 4F a récemment présenté un [plan pour relancer le transport de marchandise par voie ferroviaire](#) pour atteindre un objectif de 18% à horizon 2030, soit un doublement de la part modale actuelle.

Les montants annoncés en faveur du ferroviaire seront essentiels pour sauvegarder les programmes d'investissement déjà prévus. En revanche, ils semblent encore insuffisants pour générer un « effet relance » à court terme du secteur. L'enveloppe conséquente de 4,75 Md€, initialement annoncée, se réduit en effet à 650 M€, lorsque l'on considère uniquement les nouveaux crédits d'investissements. Quant aux montants susceptibles de se traduire en projets et générer de l'activité en 2021, ils s'élèvent à 170 M€ environ, témoignant d'un faible taux d'exécution des mesures de relance annoncées. Même si le soutien à destination de SNCF Réseau doit permettre de poursuivre le programme de régénération des voies, l'investissement supplémentaire paraît encore insuffisant pour répondre aux besoins du secteur. Comme le préconise l'audit sur l'état du réseau ferré national, les moyens actuellement mobilisés, pour le renouvellement de la voie ferrée du réseau structurant et des autres composants de l'infrastructure, devraient être portés à 3,5 Md€ par an. Les enjeux de réduction de gaz à effet de serre dans les transports et l'atteinte des objectifs passeront en partie par une stratégie de report modal qui devra pouvoir s'appuyer sur des infrastructures ferroviaires modernes et fiables.

Valentina Langlois-Salazar
langloissalazarv@fntp.fr
01.44.13.32.22