



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

VENREDI 4 MAI 2018

LA REPRISE DE LA DETTE SNCF COUTERA TOUJOURS MOINS CHER QUE LA POLLUTION DE L'AIR

Plombée par la dette, chiffrée à 55 milliards d'euros, la SNCF peine à investir dans la régénération du réseau ferroviaire. Chaque année, le gouffre s'agrandit, tout comme le coût de la pollution de l'air : 101 milliards d'euros¹ et 48 000 décès prématurés par an en France². Or, bonne santé du transport ferroviaire et bonne qualité de l'air vont de pair. Pour limiter la pollution atmosphérique et donc inciter les usagers à prendre le train plutôt que la voiture, une reprise de la dette de la SNCF est capitale. Démonstration par France Nature Environnement.

La qualité du service ferroviaire, un préalable indispensable pour améliorer la qualité de l'air

SNCF Réseau, en charge de la gestion et l'entretien des infrastructures de transport ferroviaire françaises, a hérité dès sa création en 1997 d'une dette d'environ 20 milliards d'euros. Celle-ci s'est continuellement alourdie depuis, à cause de choix politiques consistant à multiplier les investissements sur des lignes à très grande vitesse, pas toujours rentables, au détriment du développement et de l'entretien du réseau existant, support de la mobilité du quotidien. Pourtant, après la marche et le vélo, le train est l'un des modes de transport les moins polluants. A titre d'exemple, alors que le trafic routier est responsable de 88% des émissions de particules fines (PM_{2,5}) générées par les transports, le ferroviaire, lui, y contribue à hauteur de seulement 2,5%³. Il devient donc urgent d'investir massivement dans le rail pour assurer l'entretien et l'amélioration d'un réseau ferré vieillissant, source de nombreux dysfonctionnements, et ainsi agir sur les fractures territoriales et la pollution de l'air.

Cet investissement est impossible sans une reprise de la dette de la SNCF. Le seul coût financier annuel en intérêt de la dette de SNCF Réseau s'élève à 1,5 milliards d'euros⁴, un montant qui lui permettrait de rénover et moderniser 1 500 km de lignes ferroviaires s'il n'était plus à sa charge. Il est nécessaire que l'État reprenne également la propriété de cette infrastructure publique, afin que le réseau ferré soit

¹ Source : rapport de la Commission d'enquête du Sénat de juillet 2015

² Source : rapport 2016 de l'agence Santé Publique France

³ Source : rapport SECTEN 2017 du CITEPA

⁴ Base du coût en rénovation/modernisation de 1 million d'euros le km d'une ligne en région Pays de la Loire.



FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

considéré comme une infrastructure publique à l'instar du réseau routier. La réforme ferroviaire doit permettre l'élaboration d'une politique publique de transport globale, cohérente et multimodale, pour les voyageurs comme pour le fret, qui garantisse un service public de qualité et l'attribution de financements nécessaires.

A l'image de l'Allemagne, une ouverture à la concurrence du rail pilotée par l'Etat

En 1994, l'Allemagne a créé l'entreprise publique de la Deutsche Bahn, en prenant à sa charge les 35 milliards d'euros de dette de l'opérateur national historique, et en investissant pour moderniser le réseau ferroviaire. Suite à ces mesures, le système ferroviaire, alors peu à peu déserté par ses usagers, a rapidement regagné en popularité.

En France, d'ici 2023, les lignes de TER et Intercités seront ouvertes à la concurrence dans le cadre d'appels d'offres de l'État ou des Régions. Si l'État et les Régions ne gardent pas la main sur le développement des services ferroviaires en assurant des recettes nouvelles pour faire revenir les usagers, de nombreux services trop déficitaires fermeront. La réforme du pacte ferroviaire doit donc être associée à une politique de financements sérieuse, qui permette à la France de tenir ses engagements internationaux en matière de lutte contre la pollution de l'air et le dérèglement climatique, et d'assurer un maillage territorial performant.

Pour **Jean Thévenon, pilote du réseau Transports et Mobilités Durables de France Nature Environnement**, *« l'État a son rôle à jouer dans le maintien d'une qualité des services ferroviaires et la construction d'un maillage territorial juste : la reprise de la dette complète de la SNCF et l'encadrement de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs en constituent les deux piliers fondamentaux. Car qui dit service ferroviaire attractif, dit plus de voyageurs dans les trains, et moins sur les routes ou dans les airs : un pas en avant vers une meilleure qualité de l'air, bénéfique pour la santé publique, l'environnement et le climat ! Par ailleurs, pour financer cette politique, pourquoi ne pas faire contribuer à leur juste mesure les transports plus polluants, par exemple avec la redevance kilométrique sur les poids lourds ? »*

France Nature Environnement est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement. C'est la porte-parole d'un mouvement de 3500 associations, regroupées au sein de 73 organisations adhérentes, présentes sur tout le territoire français, en métropole et outre-mer. Retrouvez-nous sur fne.asso.fr, Facebook et Twitter (@FNEasso).