

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X V I <sup>e</sup>      L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir

- Audition, ouverte à la presse, de Mme Élisabeth Borne,  
Première ministre ..... 2
- Table ronde, ouverte à la presse, réunissant les  
organisations syndicales représentatives de la SNCF ..... 15
- Présences en réunion..... 42

Mardi 19 septembre 2023

Séance de 15 heures

Compte rendu n° 8

**SESSION DE 2022-2023**

**Présidence de  
M. David Valence,  
Président de la commission**



*La séance est ouverte à quinze heures.*

*La commission procède à l'audition de Mme Élisabeth Borne, Première ministre.*

**M. le président David Valence.** Nous avons le plaisir d'accueillir Mme Élisabeth Borne, Première ministre.

Madame la Première ministre, c'est la troisième fois que vous êtes auditionnée par une commission d'enquête depuis le début de cette législature : jamais, sous la V<sup>e</sup> République, un Premier ministre en exercice n'avait été auditionné de façon aussi régulière. Nous devons nous en féliciter, car cela constitue un signe de vitalité démocratique pour le Parlement, mais aussi vous en remercier, car cet exercice représente pour vous et vos équipes une charge de travail non négligeable.

Votre carrière professionnelle et ministérielle a été largement dédiée au développement des transports publics dans notre pays. Cette commission ayant fait le choix d'entendre l'ensemble des ministres des transports depuis 1995, nous allons nous intéresser tout particulièrement, durant cette audition, à la période 2017-2019, au cours de laquelle vous avez exercé cette responsabilité.

Cette commission d'enquête poursuit un double objectif : comprendre les raisons qui ont conduit à la régression de la part modale du fret ferroviaire en France jusqu'à une date récente, mais aussi appréhender plus spécifiquement les effets de la libéralisation du fret, initiée en 2006, sur cette évolution et sur la situation financière de Fret SNCF.

Madame la Première ministre, deux textes très importants, votés lorsque vous étiez ministre des transports, ont dessiné le paysage actuel des transports en France. Au cours de cette audition, il sera surtout question de la loi de 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, qui a réorganisé le groupe public ferroviaire, puisque des établissements publics industriels et commerciaux (EPIC) ont laissé la place à des sociétés anonymes. Nous souhaitons analyser les conséquences que cette loi a pu avoir sur l'activité de Fret SNCF, mais aussi revenir sur la reprise de sa dette, puisque c'est un des objets de l'enquête approfondie que la Commission européenne a lancée le 18 janvier 2023.

Lorsque vous étiez ministre des transports, le risque contentieux commençait à poindre. Plusieurs plaintes avaient été déposées en 2016 par des concurrents de Fret SNCF, qui contestaient le soutien public qui lui avait été accordé. Comment, à l'époque, évaluiez-vous le risque contentieux ?

Durant les deux ans et demi que vous avez passés à la tête du ministère des transports, vous avez mis au premier plan de vos prises de parole et de vos actions la question des mobilités voyageurs du quotidien. Comment envisagiez-vous, dans le cadre des politiques publiques dont vous aviez la responsabilité, la politique d'État de soutien au fret ? Je rappelle que celle-ci a abouti en 2021 au lancement de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire, qui a eu des effets sur le redressement de la part modale du secteur et l'amélioration de la situation financière de Fret SNCF.

Enfin, il est probable que certaines questions porteront sur les discussions en cours avec la Commission européenne, que nous avons déjà largement évoquées avec M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports, lors de son audition par cette commission.

Avant de vous donner la parole, madame la Première ministre, je rappelle que l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées par une commission d'enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

*(Mme Élisabeth Borne prête serment.)*

**Mme Élisabeth Borne, Première ministre.** Vous avez souhaité m'auditionner au titre de mes anciennes fonctions de ministre des transports de mai 2017 à juillet 2019. C'est donc en cette qualité que je répondrai à vos interrogations, le ministre délégué aux transports ayant pu détailler avec précision lors de son audition les décisions de mon gouvernement et leurs implications. Je me réjouis par ailleurs de constater que vous avez reçu un grand nombre de mes prédécesseurs et successeurs, ainsi que l'ensemble des personnes directement chargées du dossier de Fret SNCF.

Je souhaiterais, avant de répondre à vos questions, revenir sur notre politique en matière de fret ferroviaire et sur le contexte ayant présidé à la création de Fret SNCF. Le fret ferroviaire est un atout pour notre économie et notre planification écologique, car il est bien moins émetteur en CO<sub>2</sub> que le camion. Il a pourtant connu un lourd déclin au cours des dernières années, passant entre 2000 et 2017 de 52 à 35 milliards de tonnes-kilomètres et voyant sa part modale chuter sur la même période de 20 à 10 %.

Les raisons de cette baisse sont nombreuses. Le fret ferroviaire est tout d'abord victime de la concurrence du mode routier, qui est plus agile et plus compétitif, dans la mesure où il ne contribue que marginalement au financement de l'infrastructure routière. Ensuite, le fret a pâti de la désindustrialisation qui a frappé notre pays au cours des dernières décennies. Enfin, il a perdu en intérêt du fait d'un sous-investissement dans le réseau ferré, dont l'âge moyen est d'environ trente ans, soit presque le double de celui observé dans les pays voisins. Sur les petites lignes, la moyenne d'âge atteint même soixante-dix ans.

En 2017, le fret ferroviaire était dans une situation critique. Le Gouvernement a décidé d'agir pour qu'il redevienne une filière d'avenir, grâce à deux lois que j'ai portées comme ministre et qui ont contribué à la relance de la filière : la loi d'orientation des mobilités et le nouveau pacte ferroviaire, que vous avez évoqué. Ces deux textes ont été conçus avec une double exigence : une exigence environnementale, puisque le ferroviaire est notre meilleur atout pour décarboner les transports, et une exigence d'efficacité, car le succès d'une telle politique suppose l'existence d'une filière compétitive.

La réforme de 2018 a permis de réaffirmer le statut public de la SNCF tout en dotant l'établissement d'une structure moderne, au sein de laquelle le rôle de chaque entité a été clarifié. Nous avons également agi pour assainir les finances de l'entreprise : 35 milliards d'euros de dette ont ainsi été repris par l'État et des cibles de redressement ont été fixées à la SNCF afin d'éviter que la situation de surendettement ne se reproduise.

Grâce à cette réforme et aux efforts de l'État, les finances du groupe ont été assainies : malgré la crise covid et la guerre en Ukraine, la SNCF a dégagé en 2022 des flux de trésorerie positifs et le groupe a résorbé sa dette. Cette réussite est la clé des succès futurs du fret ferroviaire public : elle lui permettra d'investir dans son réseau et ses activités stratégiques.

S'agissant spécifiquement de Fret SNCF, l'entreprise a été créée le 1<sup>er</sup> janvier 2020 dans sa forme actuelle, après avoir fait partie de l'établissement public SNCF Mobilités. Là encore, la réforme ferroviaire a porté ses fruits. En créant cette société, nous avons modernisé son fonctionnement, ce qui était nécessaire pour lui permettre de gagner des parts de marché dans un environnement devenu concurrentiel dès 2007. Les choix effectués visaient essentiellement à garantir la viabilité de Fret SNCF et à lui permettre de revenir à l'équilibre financier. Cet objectif a été atteint dès 2021, l'entreprise dégagant alors une marge opérationnelle positive pour la première fois depuis dix ans. Cette transformation est donc une réussite pour le groupe SNCF, pour sa filiale de fret et, plus largement, pour la bonne utilisation des deniers publics.

Dans le prolongement de la loi d'orientation des mobilités, l'État s'est doté dès 2021 d'une stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire. Là encore, nous avons poursuivi un objectif simple : réaliser les investissements nécessaires pour enrayer le déclin de la filière et doubler la part modale du ferroviaire, de 9 % à 18 %. Cet objectif a été réaffirmé dans la loi « climat et résilience ». Nous avons ainsi déployé des moyens financiers importants pour moderniser le réseau et soutenir les segments de marché en concurrence avec la route, jusqu'alors structurellement déficitaires. Nous avons également pris des mesures pour donner une meilleure place au fret et faire en sorte qu'il ne soit plus perçu comme la variable d'ajustement du secteur lors de la réalisation de travaux sur les lignes ou de l'attribution des sillons. Aucun gouvernement n'avait mené ce travail, qui a permis de redresser la situation : le réseau a été modernisé et la part modale du fret a non seulement cessé de décroître, mais a même, malgré la crise du covid, commencé à augmenter à nouveau, passant au-dessus des 10 %.

Nous avons amorcé le renouveau du fret ferroviaire, mais ce travail est loin d'être achevé et nous poursuivons la modernisation du réseau ferré dans le cadre du plan d'avenir pour les transports, issu des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures. Ce plan prévoit 100 milliards d'investissements pour le ferroviaire d'ici à 2040, avec une importante composante de modernisation et de régénération du réseau. Dans ce cadre, 4 milliards seront consacrés au fret ferroviaire durant la décennie à venir, portés pour moitié par l'État. Nous réinvestissons pleinement dans la filière, avec une volonté politique claire, des moyens financiers ambitieux et une visibilité sur plusieurs années, afin d'atteindre notre objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire. Ces efforts seraient toutefois vains si Fret SNCF, premier opérateur de fret ferroviaire, venait à disparaître. C'est la raison pour laquelle nous avons anticipé afin de sécuriser l'avenir économique de l'entreprise.

Étant entendue au titre de mes anciennes fonctions ministérielles, je ne reviendrai pas sur le détail de la discontinuité, ni sur les négociations menées avec la Commission européenne, qui vous ont déjà été exposées par le ministre délégué. Je souhaite seulement réaffirmer ici les principes qui ont guidé l'action de mon gouvernement. Nous n'acceptons pas de jouer l'avenir de Fret SNCF à la roulette russe. Je ne prétends pas que ce plan est indolore, mais cette transformation, importante pour Fret SNCF comme pour ses salariés, permettra de préserver une cohérence d'activité, la pleine intégration au sein du groupe SNCF et l'identité publique de la nouvelle entité. Loin de revenir sur nos objectifs d'augmentation de la part modale du fret ferroviaire, nous travaillons à pérenniser et à développer le fret en France. Il s'agit assurément d'une solution équilibrée et raisonnable. Elle évitera le remboursement d'une aide d'État qui signerait l'arrêt de mort de Fret SNCF, tout en garantissant la préservation intégrale du cœur de métier de l'entreprise.

**M. le président David Valence.** Vous avez souligné, madame la Première ministre, le caractère inédit de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire lancée en 2021. Auparavant, le fret avait pourtant donné lieu à une succession de stratégies et de plans, parmi lesquels l'engagement national pour le fret ferroviaire de 2009 ou les conférences périodiques sur le fret ferroviaire lancées en 2013 par Frédéric Cuvillier. Comment expliquez-vous que ces politiques aient échoué à améliorer la part modale du fret ferroviaire et à redresser la situation de Fret SNCF ?

Concernant le risque contentieux, les premières plaintes, déposées en 2016 lorsque M. Alain Vidalies était ministre délégué aux transports, étaient pendantes au moment où vous lui avez succédé. Quels contacts ou échanges entreteniez-vous à cette époque avec la Commission européenne, Fret SNCF et les chargeurs pour essayer de donner une meilleure visibilité au secteur ? M. Jean-Pierre Farandou nous a expliqué hier que le niveau de risque était alors jugé assez faible, si bien que l'ouverture d'une enquête par la Commission européenne a constitué un véritable choc pour l'entreprise publique. Par ailleurs, selon M. Guillaume Pepy, les plaintes déposées en 2016 étaient essentiellement destinées à obtenir de la France qu'elle engage des politiques publiques de soutien au fret ferroviaire comparables pour l'ensemble du secteur à celles mises en œuvre pour Fret SNCF. Comment évaluez-vous à cette époque le risque contentieux ? Quels échanges avez-vous eus à ce sujet avec les différentes parties prenantes ?

**Mme Élisabeth Borne.** Sans doute les plans précédents n'ont-ils pas porté leurs fruits en raison de causes essentiellement structurelles, qui n'avaient pas été prises à bras-le-corps comme elles l'ont été par la suite. Depuis 2017, les investissements de remise en état du réseau ont été progressivement mis à niveau, en accompagnement de la réforme de la SNCF. Il serait paradoxal d'imaginer déployer une activité performante sur un réseau en constante détérioration. Les investissements importants effectués dans le réseau sont un levier indispensable pour permettre le redressement du fret ferroviaire.

Une autre difficulté tient à la désindustrialisation : il est évident que dans un pays qui a perdu près de 1,5 million d'emplois industriels en une décennie, le marché du fret ferroviaire ne peut qu'être en attrition, ce qui complique singulièrement le positionnement de cette activité. Le manque de visibilité sur l'avenir de l'activité a également joué, puisque le poids de la dette a fini par faire perdre ses repères à l'entreprise. Enfin, si des travaux sur le réseau sont évidemment nécessaires, ils constituent potentiellement un handicap important pour l'activité de fret ferroviaire s'ils se font au détriment de la circulation des trains de marchandises.

Ce sont tous ces freins que nous nous sommes attaché à lever, avec une dynamique de réindustrialisation engagée depuis 2017, la régénération du réseau, la priorisation de sillons de qualité pour le fret ferroviaire et le désendettement de cette activité, avec la possibilité d'une trajectoire économique soutenable. Ces éléments constituent selon moi des leviers importants pour réussir là où les plans précédents ont échoué.

Les plaintes que vous avez mentionnées étaient effectivement déjà présentes dans le paysage lorsque j'étais ministre, mais la France n'était pas le seul pays concerné en Europe. De plus, la Commission européenne ne s'en était pas encore saisie et cet élément avait donc une moindre acuité. La procédure lancée en janvier appelait des mesures visant à sécuriser l'avenir de Fret SNCF : c'est ce qui a été fait.

**M. Hubert Wulfranc, rapporteur.** Depuis 2016, les plaintes déposées contre le soutien public accordé à Fret SNCF étaient pour nous comme une épée de Damoclès.

En 2018, avec la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, l'EPIC est devenu une SA. Vous auriez déclaré, au cours des débats parlementaires qui se sont déroulés à l'époque, que la nouvelle organisation de Fret SNCF avait été validée de manière eurocompatible et que les garanties nécessaires avaient été prises auprès des autorités européennes. Or, dans le document qu'elle a produit en janvier 2023, la Commission européenne indique, en s'appuyant sur l'avis de l'Autorité de la concurrence du 10 mai 2021, que la nouvelle entité était d'emblée non viable, au sens libéral du terme. Autrement dit, la reprise de la dette aurait faussé l'évaluation de la rentabilité économique de l'entreprise. Confirmez-vous avoir vérifié auprès de la Commission européenne l'eurocompatibilité de la création de la SA Fret SNCF, eu égard au contentieux en germe ? Considérez-vous ou niez-vous avoir porté sur le marché, en créant cette société anonyme, une société non viable ?

Selon plusieurs responsables de la SNCF, l'exécutif français a pu considérer que cette transformation en SA avait écarté le risque de la discontinuité. Pourtant, il semble que la Commission européenne, tout en autorisant la création de cette SA, aurait promis d'y revenir ultérieurement, du fait du contentieux ouvert avec les plaintes de 2016. Confirmez-vous ces faits ?

La France a présidé l'Union européenne au premier semestre 2022. Elle a alors porté devant la Commission européenne l'enjeu, majeur pour notre pays, du fret ferroviaire. Or, selon M. Farandou, dès l'automne 2022, c'est-à-dire immédiatement après la présidence française, la Commission européenne aurait durci le ton et menacé la France d'un oukase, à savoir l'ouverture d'une enquête. Disposez-vous d'éléments permettant d'expliquer ce changement brutal ? Le fret en France a-t-il été, comme l'a suggéré un de nos interlocuteurs, l'objet d'un marché politique, motivé par le souhait d'obtenir des arbitrages favorables de la Commission sur d'autres sujets stratégiques comme l'énergie nucléaire ou la politique agricole commune ?

La France n'est pas le seul pays dont les conditions de financement de l'opérateur historique sont interrogées ; l'Allemagne est également concernée. Comment se fait-il que l'on n'ait pas envisagé, à tout le moins, l'ouverture d'un dialogue entre la France et l'Allemagne, afin de faire prévaloir politiquement, dans ce bras de fer engagé avec la Commission européenne, l'intérêt de l'écologie et de l'urgence climatique sur les enjeux d'une concurrence étroite telle que promue par Bruxelles et dénoncée dans les termes mêmes de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire ? Pourquoi la France n'a-t-elle pas mené une diplomatie politique offensive sur ce dossier qui peut certes paraître mineur à l'opinion publique, mais qui constitue l'un des leviers majeurs dans l'obtention de résultats en matière écologique et climatique à court et moyen terme ?

**M. le président David Valence.** Je précise qu'aucune des personnes que nous avons auditionnées n'a fait un lien entre la transformation de l'EPIC en SA et un risque accru pour Fret SNCF.

**Mme Élisabeth Borne.** L'objectif de la réforme de 2018 était de désendetter la SNCF, d'assurer la viabilité du groupe et de créer une structure apte à affronter la concurrence. Il s'agissait également de transposer les règles européennes de séparation par activité et de créer une entité financièrement pérenne. Pourquoi aurions-nous dû nous interroger sur la viabilité de cette organisation alors que, juste après sa création et pour la

première fois depuis des années, l'entité Fret SNCF est sortie des déficits permanents auxquels elle faisait face auparavant ?

Bien évidemment, la réforme ferroviaire a fait l'objet d'échanges avec la Commission européenne, qui a validé l'organisation d'ensemble avant de soulever *a posteriori* des questions liées aux aides d'État, du fait des plaintes qui ont été déposées en ce sens. Ce sur quoi la Commission européenne va se pencher, c'est le bilan, dont je rappelle qu'il est tenu depuis le début des années 2000, en application des règles européennes. Les comptes montrent un endettement qui ne pouvait évidemment pas être transféré à la nouvelle entité, car elle n'aurait pas été viable.

Vous m'interrogez sur les éventuels changements d'humeur et de ton de la Commission européenne à l'automne 2022. Occupée par d'autres dossiers, j'avoue ne pas avoir suivi le détail des évolutions psychologiques de l'instance européenne.

Vous demandez dans quelle mesure la Commission européenne a tenu compte de l'importance du fret ferroviaire pour la transition écologique. La solution proposée prévoit que la SNCF ne se sépare que des trains entiers, le reste de l'activité ne pouvant pas être exercé par un autre opérateur que Fret SNCF. Demander à la SNCF de se retirer de ces trafics serait en effet susceptible de mettre en péril la poursuite d'une activité de fret ferroviaire, avec un risque évident de contre-report modal au bénéfice de la route. Mon gouvernement a considéré que les enjeux de transition écologique étaient essentiels et qu'il convenait de s'assurer que toute évolution de la structure de Fret SNCF ne conduise pas à transférer du trafic sur la route. Ces arguments nous semblent de nature à être pris en compte par la Commission européenne, sans préjuger bien évidemment de sa décision.

S'agissant de la conjugaison d'actions avec d'autres pays, il ne vous aura pas échappé que les différents acteurs européens sont en concurrence. Je ne suis pas persuadée qu'ils souhaitent engager des actions communes avec la France, alors que Fret SNCF fait l'objet de plaintes et d'une procédure lancée par la Commission européenne sur des enjeux de concurrence.

**M. le président David Valence.** Les activités devant rester dans l'une des deux entreprises qui succédera à Fret SNCF représentent aujourd'hui 90 % des salariés, 80 % du trafic et 70 % du chiffre d'affaires. Elles concernent essentiellement le wagon isolé, mais aussi des trains entiers avec des moyens non dédiés et irréguliers.

**Mme Hugnette Tiegna (RE).** Les personnes que nous avons auditionnées font état d'un niveau d'aides publiques au secteur du fret historiquement limité, qui a toutefois augmenté à la fin des années 2010. Le relèvement des aides accordées au fret faisait-il partie de votre stratégie pour ce secteur ? Estimez-vous que le niveau d'aides prévu dans le plan de discontinuité proposé par la France est suffisant pour assurer le fonctionnement du secteur du fret à moyen et long terme ?

**Mme Élisabeth Borne.** Je ne suis pas capable de vous donner le détail de ce que le ministre m'a proposé, mais je peux vous dire que j'ai répondu à ses demandes quant au niveau de soutien accordé au fret ferroviaire.

**M. Matthieu Marchio (RN).** Alors que vous étiez ministre des transports, la Commission européenne a demandé de façon récurrente à l'État français des renseignements sur ce dossier : le 22 décembre 2017, les 26 février, 8 mai et 25 juillet 2018 et le 22 février

2019. J'ajoute qu'un avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) du 9 mai 2019 relatif au projet d'ordonnance portant diverses dispositions relatives à la nouvelle SNCF indiquait que « *la solution qui consiste en une absence de transfert de dette, même temporaire, peut s'apparenter à un apurement de cette dette historique par SNCF Mobilités et soulève la question des aides d'État pour cette activité en concurrence dont il appartiendra à la Commission européenne d'apprécier la compatibilité avec le droit de l'Union européenne* ». Vous semblez donc avoir été alertée à plusieurs reprises sur le risque de voir ces aides remises en cause par la Commission européenne. Ne craigniez-vous pas à l'époque que ces aides puissent être qualifiées d'illégales, faisant ainsi peser un risque sur l'existence même de Fret SNCF ?

Devenue Première ministre, vous avez présenté le 23 mai 2023 le plan de votre gouvernement contre le réchauffement climatique, avec l'objectif ambitieux de diminuer de moitié nos émissions de CO<sub>2</sub> d'ici à 2030. Le même jour, Clément Beaune annonçait la liquidation de Fret SNCF. En optant pour la discontinuité, vous vous êtes soumise une nouvelle fois aux demandes de la Commission européenne, prenant ainsi le risque de faire disparaître un opérateur historique, avec 500 emplois à la clé. Les trains les plus rentables vont devoir être abandonnés, en même temps que 20 % du chiffre d'affaires et 30 % de l'activité. Cela va également se traduire par la vente de 40 % des actifs immobiliers. En quinze ans, 10 000 emplois ont déjà disparu. Dans ma circonscription, 95 % des emplois de l'une des plus grandes gares de triage des Hauts-de-France, située à Somain, ont été supprimés, passant de 1 500 il y a quelques années à une cinquantaine aujourd'hui. Le risque, c'est de mettre plus de 1,5 million de camions supplémentaires sur nos routes demain, avec l'impact écologique que l'on imagine.

M. Jean-Baptiste Djebbari, qui vous a succédé au ministère des transports, a indiqué que, pour sa part, il aurait opté pour le rapport de force avec la Commission européenne. On a le sentiment que lorsque Bruxelles demande, votre gouvernement exécute.

**Mme Élisabeth Borne.** Je vous invite tout d'abord à étudier la réalité de l'évolution du fret ferroviaire au cours des dernières années, au lieu de partir de postulats faux qui biaisent les échanges.

Je ne me satisfais pas plus que vous de la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises mais, au lieu d'accuser les instances européennes, nous agissons, en remettant en état un réseau ferré qui a été abandonné pendant des décennies. C'est la politique que j'ai menée en tant que ministre des transports, qui a été poursuivie par mes successeurs et que continue d'appliquer mon gouvernement. Nous avons mobilisé des moyens considérables et donné des priorités au fret ferroviaire. En effet, si les trains de marchandises doivent cesser de circuler dès qu'il y a des travaux sur les voies ou s'ils passent systématiquement après le trafic de voyageurs, il est difficile de répondre aux attentes des entreprises. Des actions très concrètes ont été menées, dont je constate qu'elles ont permis un redressement du fret ferroviaire malgré la crise du covid et la guerre en Ukraine. Cette dynamique doit se poursuivre.

Il aurait effectivement été envisageable d'aller au rapport de force avec la Commission européenne mais, en ne faisant rien et en laissant la procédure se poursuivre, on prenait le risque que la Commission ne confirme *in fine* le caractère illégal de l'aide d'État et que Fret SNCF ne doive la rembourser, ce qui aurait signé l'arrêt de mort de l'entreprise. Nous avons préféré prendre nos responsabilités et éviter cette situation. Je soutiens pleinement



la solution de la discontinuité proposée par le ministre des transports, car elle est selon moi la seule capable d'assurer la survie de cette activité majeure qu'est le fret ferroviaire.

**Mme Mathilde Desjonquères (Dem).** Comment justifier la restructuration de la filière, au regard des objectifs annoncés en 2018 ?

Pourriez-vous par ailleurs détailler les mesures visant à ce que le fret ferroviaire ne soit plus une variable d'ajustement ?

**Mme Élisabeth Borne.** Si les trains de marchandises circulent en journée, ils entrent en concurrence avec des trains de voyageurs dans l'utilisation des sillons. Ce phénomène est accentué par le fait que les régions, que l'on ne peut que soutenir dans cette démarche, souhaitent renforcer la fréquence des dessertes autour des agglomérations. Mais si les trains de marchandises circulent la nuit, ils se heurtent aux contraintes engendrées par les travaux nécessaires à la modernisation du réseau. Notre objectif est de disposer des capacités suffisantes pour garantir aux entreprises clientes du fret ferroviaire une visibilité et une régularité dans la circulation des trains. Cela suppose de lui donner une certaine priorité.

**M. Thomas Portes (LFI-NUPES).** Avant d'être ministre des transports, vous avez occupé les fonctions de directrice de la stratégie de la SNCF. Le fret ferroviaire a subi à cette époque de multiples plans de restructuration et de nombreuses suppressions d'emplois. Considérez-vous que votre action en tant que directrice de la stratégie a été utile pour développer le fret ferroviaire public ?

D'autres pays européens comme la Grèce, la Bulgarie, la Roumanie, l'Italie ou l'Allemagne sont dans une situation comparable à celle de la France. Or cette dernière est la seule à avoir opté pour la procédure de discontinuité. Dès l'ouverture de l'enquête de la Commission européenne, elle a choisi de présenter une stratégie de liquidation de Fret SNCF. La procédure de discontinuité prévoit par exemple que les flux les plus rentables seront transférés à des opérateurs privés sans que la nouvelle entité puisse se porter candidate sur ces trains durant les dix prochaines années. Comment faire passer la part modale du transport ferroviaire de marchandises de 9 à 18 %, alors que l'opérateur public sera affaibli, amputé d'une partie de son personnel et de son infrastructure et empêché de se positionner sur les flux les plus rentables ? Cette procédure de discontinuité ne cache-t-elle pas tout simplement la volonté de la Commission européenne de liquider l'opérateur public ferroviaire français ?

Vous avez également contribué à la séparation par activité au sein de la SNCF. Ce cloisonnement, dénoncé depuis des années par les organisations syndicales et les cheminots, ne permet pas de rationaliser l'activité de manière intelligente. Ne pensez-vous pas que cette démarche a constitué un frein au développement du service public de fret ferroviaire dans notre pays ?

**Mme Élisabeth Borne.** La stratégie de séparation par activité est le fruit de règles européennes, qui prévoient notamment que les différentes activités aient, au fur et à mesure de leur mise en concurrence, une comptabilité et une organisation distinctes les unes des autres.

Vous m'interrogez sur mon rôle de directrice de la stratégie de la SNCF, sous la présidence de M. Louis Gallois puis de Mme Anne-Marie Idrac. Les difficultés rencontrées par l'activité de fret avaient alors justifié la mise en œuvre d'un plan de restructuration, présenté par le directeur du fret. Cela avait conduit à une recapitalisation de Fret SNCF afin d'assurer sa pérennité. On ne peut évidemment que déplorer que l'activité n'ait pas été rendue

viable à cette époque et que la part du fret ferroviaire ait continué à décroître jusqu'au début de ce quinquennat. Je me réjouis pour ma part que nous ayons finalement pu enrayer cette baisse de l'activité du fret ferroviaire et l'érosion de sa part modale.

La discontinuité conduit à ce que 20 % du chiffre d'affaires de l'entreprise soit cédé.

**M. Nicolas Sansu (GDR-NUPES)** et **M. Thomas Portes (LFI-NUPES)**. Non, c'est 30 %.

**Mme Élisabeth Borne.** Je mesure évidemment l'importance de cette évolution ; mais vous savez comme moi que lorsqu'une procédure va à son terme et qu'aucune solution n'a été trouvée, le risque est d'aller jusqu'à une cession de 50 % du chiffre d'affaires. C'est ce qui est arrivé à Alitalia et c'est précisément ce que nous avons souhaité éviter.

**Mme Christine Arrighi (Écolo-NUPES).** Vous avez indiqué le 12 juillet 2023 que nous étions sur le chemin de la neutralité carbone. Pensez-vous, après les rapports du Conseil d'orientation des infrastructures et de l'Autorité de régulation des transports, que le développement et le financement du fret ferroviaire soient compatibles avec la construction de nouvelles autoroutes, qui plus est concédées, incluant des routes déjà financées par l'impôt, comme l'A69 entre Toulouse et Castres ? Je rappelle que le fret ferroviaire consomme six fois moins d'énergie que le transport routier, émet neuf fois moins de gaz à effet de serre et permet d'éviter les externalités négatives comme les congestions ou les accidents.

Vous avez annoncé un plan de 100 milliards en faveur du transport ferroviaire. Sera-t-il accompagné d'une grande loi de programmation du ferroviaire, détaillant de façon très précise les prérogatives des régions et les responsabilités de l'État ?

**M. le président David Valence.** MM. Patrick Jeantet et Luc Lallemand, tous deux anciens PDG de SNCF Réseau, ont reconnu avoir disposé au cours de leur exercice de moyens supplémentaires pour rénover le réseau ferroviaire.

**Mme Élisabeth Borne.** Je vous confirme que nous nous organisons pour atteindre la neutralité carbone. J'ai échangé ce matin même avec les membres du Conseil national de la refondation sur la façon dont nous allons déployer notre planification écologique. Au cours du précédent quinquennat, nous avons doublé le rythme de baisse des émissions de gaz à effet de serre par rapport au quinquennat antérieur et nous souhaitons poursuivre dans cette voie. Cela suppose d'agir dans tous les domaines – industrie, bâtiment, déplacements, alimentation – et d'investir davantage dans le secteur ferroviaire, à la fois en termes de régénération et de développement des capacités du réseau. Un mandat a été donné en ce sens aux préfets qui négocient actuellement des contrats de plan. Vous pourrez constater que la part des crédits consacrée à la route a été fortement réduite, pour augmenter significativement celle dédiée au ferroviaire. Nous menons une stratégie cohérente, qui vise à favoriser les modes alternatifs à la route et à sortir de l'utilisation individuelle de la voiture thermique, ce qui suppose par exemple de développer le covoiturage et d'accompagner nos concitoyens dans le passage à des mobilités décarbonées. Toutes ces actions combinées doivent nous permettre d'atteindre une baisse de 55 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et, à terme, la neutralité carbone. Nous sommes sur la bonne voie.

**Mme Christine Arrighi.** Et concernant l'A69 ?

**M. Nicolas Ray (LR).** En octobre 2014, le gouvernement décidait l'abandon de l'écotaxe sur les poids lourds, votée en 2009 dans le cadre de la loi Grenelle 1. Vous étiez alors directrice de cabinet de la ministre de l'écologie, Mme Royal. Cette décision a conduit l'État à verser près de 1 milliard d'euros d'indemnités à la société Écomouv'. Avec le recul, ne pensez-vous pas que l'écotaxe constituait un bon moyen pour réduire la distorsion entre la route et le rail ? Les camions étrangers parcourent en effet notre réseau routier sans péage, contrairement aux trains qui s'acquittent de redevances. Cette taxe n'était-elle pas un bon outil pour favoriser le report modal que l'on souhaite intensifier ? Qu'en est-il, enfin, de l'idée qu'a évoquée à plusieurs reprises votre ministre, M. Béchu, de créer une vignette qui serait payée par les poids lourds étrangers ?

**Mme Élisabeth Borne.** Je trouve tout à fait anormal que des poids lourds puissent traverser notre pays sans contribuer au financement de nos infrastructures. Depuis plusieurs années, les camions disposent d'un réservoir leur permettant de faire le plein au Luxembourg puis en Espagne, sans dépenser en France le moindre euro permettant d'assurer l'entretien et le développement de notre réseau routier. La décision d'introduire une écotaxe avait suscité de telles réticences que la ministre avait décidé de mettre un terme au contrat passé avec Écomouv'. Je reste néanmoins persuadée qu'il faut continuer à étudier les solutions susceptibles de gommer l'inégalité de traitement entre des transporteurs français qui participent à l'entretien des infrastructures au travers notamment de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et des transporteurs étrangers qui peuvent traverser le pays sans verser le moindre euro. Le sujet reste d'actualité, même si le contexte actuel, marqué par une augmentation considérable du prix du gazole, n'est guère propice à une réflexion de ce type.

**M. Nicolas Sansu (GDR-NUPES).** Le fret ferroviaire a connu un léger redressement au cours des deux dernières années, à la fois en nombre de tonnes-kilomètres transportées et en résultat financier pour la filiale Fret SNCF. L'annonce du plan de discontinuité, qui pourrait mettre à mal le transport ferroviaire de fret dans l'immédiat et pour les années à venir, est donc un coup de massue porté aux salariés et plus largement au pays. Nous ne comprenons pas les raisons pour lesquelles cette procédure arrive aujourd'hui. Alors qu'il y a tant à faire en matière de décarbonation des transports, pourquoi accepter la manière de procéder de la Commission européenne ? N'y a-t-il pas un risque majeur à lancer ce plan négocié avec la commissaire européenne Margrethe Vestager alors même que la Commission européenne ne semble pas l'avoir formellement accepté ? Avez-vous participé à des discussions avec la Commission au sujet de cette solution de discontinuité ? Pourriez-vous nous transmettre, le cas échéant, les courriers échangés avec la présidente de la Commission européenne ? En mai-juin 2022, comment avez-vous abordé la situation au moment de dresser les conclusions du semestre de présidence française de l'Union européenne ?

Existe-t-il selon vous une autre option que le plan de discontinuité envoyé par le ministre des transports au président de la SNCF, sachant que certains des vingt-trois flux concernés, parmi les plus rentables, pourraient se reporter sur la route, ce qui contreviendrait au *Green Deal* annoncé ? Serait-il envisageable, en cas de carence de transport par le rail, de demander à la Commission européenne de conserver certains de ces flux au sein de Fret SNCF ?

**Mme Élisabeth Borne.** L'objectif du plan de discontinuité est d'assurer la viabilité et la pérennité du fret ferroviaire public et de se prémunir contre un risque de liquidation de la société Fret SNCF. Nous sommes confiants quant au scénario présenté, qui permettra le maintien d'une part significative de l'activité. Les échanges qui ont eu lieu avec la

Commission européenne ont mis l'accent sur l'importance de préserver le fret ferroviaire et d'éviter un transfert modal au bénéfice du transport routier. Nous souhaitons protéger autant que possible l'activité de l'opérateur public et nous assurer du maintien d'un maximum de trafic sur le réseau ferroviaire.

Je n'ai eu aucune discussion ni aucun échange de courriers à ce sujet avec la présidente de la Commission européenne. Le ministre Clément Beaune a sans aucun doute évoqué lors de son audition les éventuelles interactions qu'il a pu avoir à son niveau avec la Commission et pourra, si nécessaire, vous transmettre les documents correspondants.

**M. Pascal Lecamp (Dem).** Supposons que le problème rencontré avec la Commission européenne soit réglé et que la discontinuité soit acceptée et mise en place. Dans cette hypothèse, quels seraient les grands axes de votre réforme ferroviaire, notamment en matière de fret ? Comment intégrer la dimension intermodale ? Quelle solution alternative à l'écotaxe pourriez-vous proposer ? Comment inscrire le fret ferroviaire dans une stratégie nationale globale du fret en France ?

**Mme Élisabeth Borne.** Nous devons évidemment favoriser autant que possible le transport de marchandises par voie ferroviaire et fluviale. Cela suppose tout d'abord de disposer d'infrastructures en bon état et nous nous y employons. Nous apportons également notre soutien aux activités en concurrence directe avec la route, afin de tenir compte de l'avantage écologique du transport ferroviaire. Je suis par ailleurs convaincue que la réindustrialisation constitue une opportunité pour le développement du fret ferroviaire.

Je laisse au ministre des transports le soin de formuler des propositions pour que les poids lourds en transit sur notre territoire contribuent à en financer les infrastructures.

**M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES).** Selon M. Farandou, le fret ferroviaire aurait besoin de 20 milliards d'euros d'investissements sur dix ans pour retrouver sa fiabilité. Bien qu'il soit neuf fois moins émetteur en CO<sub>2</sub> que le transport routier, c'est à ce dernier que vont pourtant toutes les faveurs. Peut-être est-ce dû au fait que les poids lourds empruntent des autoroutes gérées par des sociétés qui se sont vues allouer des milliards d'argent public après votre négociation du prolongement de leurs concessions en 2015. L'association Anticor soupçonne d'ailleurs l'existence de favoritisme dans ce dossier. Les multinationales chargées de la gestion des autoroutes ont récolté quelque 55 milliards d'euros de dividendes en trente ans, dont n'a pas bénéficié le reste du secteur des transports. Selon le rapport Spinetta, les coûts sociaux du transport routier en matière de pollution et de congestion du trafic sont très sous-estimés.

En dépit de tous ces éléments, c'est pourtant aux grévistes que vous avez imputé en 2018 la faillite du fret ferroviaire. Sur quelle base avez-vous estimé que la fin du statut des cheminots relancerait le fret ferroviaire plus efficacement qu'une nationalisation des autoroutes ? Pourquoi avoir favorisé le secteur routier tout en sachant que ses coûts sociaux étaient massivement sous-estimés ? Pourquoi défendez-vous des multinationales au lieu de protéger la souveraineté française et la transition écologique, alors que cette démarche nous sera à terme défavorable sur le plan économique, dans la mesure où l'impossibilité de la France de se conformer aux accords européens du « *Fit for 55* » induira l'application de pénalités de retard ?

**Mme Élisabeth Borne.** J'entends dans vos propos non des questions, mais des attaques, et ne vois que répondre à des interrogations qui n'en sont pas.

**M. Hubert Wulfranc, rapporteur.** Les aides attribuées à la SNCF entre 2007 et 2015 sont visées par une enquête de la Commission européenne. Or, lorsque nous interrogeons à ce sujet les ministres des transports successifs, nous obtenons au mieux des réponses dilatoires sur les échanges intervenus entre la France et la Commission au titre de l'accord de 2005 actant la restructuration. Cela soulève une interrogation sur la responsabilité de l'une ou l'autre partie quant au respect de cet accord.

En 2015, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires a lancé une alerte, que j'estime quelque peu tardive dans la mesure où l'ARAF a été installée comme instance de contrôle en 2010. Quelques dépôts de plaintes plus tard, nous arrivons ainsi, par négligence ou duplicité, à la transformation, en 2019, de l'EPIC en SA et à la création d'une société qui, au sens libéral du terme, était d'emblée non viable. Aujourd'hui, SA Fret SNCF disparaît dans le cadre du plan de discontinuité. Je suis convaincu que la transformation de l'EPIC en SA réunissait les conditions de l'enterrement de première classe auquel nous assistons.

Quel crédit accorder à la parole de la commissaire européenne ? Interrogé sur ce point, le ministre des transports nous a répondu qu'il ne fallait pas s'attendre à recevoir un courrier de la Commission actant la levée des sanctions, mais qu'il appartenait à l'exécutif français de mettre en œuvre le plan de discontinuité. Dès lors que votre ministre a adressé au président Farandou une lettre en ce sens, comment se fait-il que la Commission européenne n'ait toujours pas formulé d'appréciation sur une démarche désormais engagée ? Le ministre nous a indiqué être particulièrement attentif aux enjeux sociaux, à la question de la viabilité de cette entité au sein de la filière recomposée du fret, ainsi qu'au risque de report modal. Négociez-vous encore sur ces quelques lignes rouges évoquées par M. Beaune ?

**Mme Élisabeth Borne.** Je ne peux pas laisser dire que nous avons créé une société anonyme non viable, puisque pour la première fois depuis des décennies cette entreprise a dégagé des résultats. La structure est économiquement viable.

La plainte relative aux aides d'État liées au déficit accumulé par Fret SNCF au sein de SNCF Mobilités est une autre question.

Il est en outre tout à fait normal de ne pas avoir de retour de la part de la Commission européenne. C'est la procédure habituelle : lorsque la Commission ouvre une enquête, le délai pour en connaître l'issue peut atteindre dix-huit mois. Dès lors qu'une procédure est engagée, il n'y a traditionnellement aucun échange entre les autorités du pays concerné et la Commission européenne, qui mène son enquête en toute indépendance. Cette démarche vise à garantir la sécurité juridique de la décision finale.

Le ministre, qui a échangé en amont avec la Commission, a souligné les points sur lesquels nous sommes particulièrement vigilants, parmi lesquels l'absence d'impact au plan social, le souci d'éviter un transfert modal au profit de la route et la viabilité de l'entreprise. Ces éléments ont servi de base à l'élaboration du schéma qui doit être mis en œuvre afin qu'au moment de clôturer son enquête, la Commission constate la discontinuité.

**Mme Sophie Blanc (RN).** Le terminal ferroviaire urbain Chapelle International, situé à Paris, a été inauguré par vos soins en juin 2018 en présence de Mme Hidalgo. Il devait permettre aux trains de marchandises d'approvisionner Paris, évitant ainsi le passage de quelque 43 000 poids lourds dans la capitale chaque année. Le coût total de cette opération est de 80 millions d'euros. Or, à ce jour, aucun train n'a circulé dans cette gare. Ne s'agit-il pas là d'un gaspillage d'argent public ? Ce projet était-il chiffré à l'époque ?

En 2021, le fret s'est vu consacrer 1 milliard d'euros, tous financements confondus. Le plan de relance du Gouvernement pour le fret d'octobre 2021 prévoyait le développement des autoroutes ferroviaires, dont l'axe Perpignan-Rungis. Ce « train des primeurs », suspendu pendant deux ans, est exploité par Fret SNCF de manière saisonnière et circule cinq jours par semaine, avec une capacité de douze wagons. Le 25 mai 2023, le ministre Clément Beaune a expliqué que la SNCF n'en serait plus l'opérateur. N'y a-t-il pas un risque de fermeture définitive de la ligne ? Dans cette hypothèse, quel sera le sort réservé aux salariés basés à Perpignan ?

**M. Nicolas Sansu (GDR-NUPES).** Il me semble ubuesque que la Commission européenne lance une procédure sur une aide concernant un EPIC qui n'existe plus.

Vous étiez en charge de ce dossier en tant que ministre des transports. Pourriez-vous nous transmettre l'ensemble des notes et courriers que vous avez pu échanger avec la Commission sur la question du fret ?

J'ai bien compris que vous n'aviez pas eu depuis 2022 d'échanges épistolaires avec la présidente de la Commission européenne sur ce sujet. Je ne puis néanmoins croire qu'il n'y ait eu aucune interaction entre vos deux cabinets, ni entre vos services et ceux du ministre des transports. Pourriez-vous nous faire parvenir les documents relatifs à ce dossier ?

**M. Thomas Portes (LFI-NUPES).** L'absence d'échanges directs entre la Première ministre et la présidente de la Commission européenne sur un dossier aussi important que celui du fret, dont on nous explique qu'il est géré au plus haut niveau de l'État, est surprenant.

Le plan de discontinuité présenté par Clément Beaune prévoit que les cheminots assurant la maintenance passent dans une filiale de droit privé. Pourquoi avoir intégré cette mesure dans le plan, alors que la Commission ne l'exigeait pas ?

Il est beaucoup question, actuellement, de report modal inversé. Or on sait que certains des vingt-trois flux qui appartiennent à la SNCF et qui vont être cédés sont déjà à l'arrêt. La SNCF a en effet anticipé cette cession, si bien que les marchandises concernées transitent désormais par la route. Rien ne garantit que ces flux reviennent à terme dans le champ du transport ferroviaire, fût-il privé. Que compte faire le Gouvernement si cette hypothèse se vérifie ?

**M. Nicolas Ray (LR).** La procédure engagée par la Commission européenne à l'encontre de Fret SNCF nous oblige à trouver une solution que l'on ne met en œuvre qu'à contrecœur, parce qu'elle est l'application du dogme de la libre concurrence absolue dans un secteur qui ne s'y prête pas nécessairement. N'est-ce pas là le signe d'une perte d'influence de la France au niveau européen ?

**Mme Élisabeth Borne.** Concernant le terminal Chapelle International, on ne peut pas nous reprocher tout à la fois de ne pas agir suffisamment en faveur du fret ferroviaire et d'investir afin de permettre à des trains d'arriver directement dans Paris en lieu et place de milliers de camions. N'étant pas ministre des transports, je ne suis pas en mesure de vous expliquer les difficultés de trafic observées sur le réseau de la gare du Nord. Je demanderai à M. Clément Beaune de vous fournir des informations à ce sujet.

Je ne suis pas davantage chargée de l'appel à manifestation d'intérêt sur l'axe Perpignan-Rungis. Je suis parfaitement consciente de l'importance de ce train des primeurs,

dont j'ai eu à connaître dans de précédentes fonctions, et imagine que le ministre des transports souhaite qu'il continue à circuler. Je ne suis toutefois pas au courant de l'état d'avancement de la procédure.

Je vous répète enfin que je n'ai eu aucun échange de courriers sur le dossier du fret avec la présidente de la Commission européenne.

**M. Nicolas Sansu (GDR-NUPES).** Nous pourrions vérifier.

**Mme Élisabeth Borne.** Je vous rappelle que je parle sous serment !

Concernant l'adaptation des règles à la réalité du secteur du fret ferroviaire, personne ne peut se réjouir de la situation actuelle. Cela remet-il pour autant en cause le principe même d'une concurrence dans ce domaine ? La question mérite d'être approfondie. Il existe certainement autour de nous des pays dans lesquels la part modale du fret ferroviaire est plus importante qu'en France, dans un cadre européen pourtant commun à tous. Cela doit nous conduire à nous interroger sur l'efficacité de nos opérateurs et sur la manière de la renforcer. Je m'y suis employée en tant que ministre.

Il convient par ailleurs de poser un regard nuancé sur les règles de la concurrence, dont nous nous félicitons qu'elles existent quand il s'agit par exemple d'engager une procédure contre Google ou de se préoccuper des pratiques des fabricants d'automobiles chinois. Ces règles nous permettent parfois de protéger nos entreprises vis-à-vis d'acteurs qui utilisent des méthodes que nous proscrivons.

La trajectoire sur laquelle Fret SNCF s'est engagé depuis la réforme ferroviaire montre qu'il est possible d'assurer une exploitation équilibrée et de regagner de l'activité dans ce domaine. Nous ne pouvons que souhaiter que cette dynamique se poursuive et que le fret ferroviaire se développe, conformément à l'objectif de doublement de sa part modale.

\*

\* \*

*La commission procède à l'audition des organisations syndicales représentatives de la SNCF.*

**M. le président David Valence.** Nous sommes heureux d'accueillir les représentants des organisations syndicales de la SNCF. La manière dont est ressentie dans le groupe public ferroviaire, au-delà même de Fret SNCF, la solution de discontinuité est une préoccupation qui s'est exprimée à plusieurs reprises, venant de la quasi-totalité des groupes de cette assemblée.

Plus généralement, notre commission d'enquête prend en compte l'évolution de la part modale du fret ferroviaire depuis 1995, soit la période sur laquelle nous conduisons nos auditions. La dégradation apparaît constante, y compris avant 2005 ou 2006, et vient de loin puisque les chiffres de la part modale s'effondrent dès la fin des années 1970. Certains membres de la commission estiment que cette dégradation n'a pas été freinée et qu'elle a même pu être stimulée par la libéralisation du marché ferroviaire. L'ouverture à la concurrence n'a peut-être pas été suffisamment accompagnée par des politiques publiques, ce

qui laisse supposer une difficulté dans la stratégie de l'État. Alors que la libéralisation a parfois permis de reconquérir des parts modales à l'étranger, elle n'a pas produit d'effets semblables en France, où l'on constate une dégradation, jusqu'à une date récente, de la part modale du fret ferroviaire, dans un paysage global où le lien entre la transition écologique et l'activité du fret ferroviaire n'était peut-être pas établi de façon aussi nette qu'il l'est désormais.

L'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées par une commission d'enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité. Je vous invite donc à lever la main droite et à dire : « Je le jure. »

*(MM. Laurent Brun, Hervé Gomet, Fabrice Charrière, Lionel Ledocq, Julien Troccaz, Guillaume Bouslah-Sellier, Florent Malaise, Pascal Couturier, Sébastien Mariani et Fabrice Chambelland prêtent serment.)*

**M. Laurent Brun, secrétaire général de la fédération CGT Cheminots.** La CGT considère que la procédure européenne est hypocrite, injuste et contre-productive. Hypocrite, parce que c'est un secret de polichinelle. J'ai eu des discussions avec le président Pepy en 2018 sur le sujet et il m'assurait du soutien du Gouvernement et du fait que, de toute façon, nous n'aurions pas à rendre de comptes sur le modèle choisi. Des échos de couloir – je vais utiliser ces termes puisque vous comprendrez que nous ne souhaitons pas énumérer les noms de nos syndiqués – nous ont alertés sur les discussions autour de la discontinuité depuis environ deux ans.

Aujourd'hui, nous considérons que le processus lancé est un faux processus. L'histoire du compromis signifie que la procédure d'instruction n'a aucune valeur dès lors que les conclusions sont déjà écrites à l'avance. Il s'agit donc d'une procédure hypocrite, injuste parce que les aides sont la conséquence de la restructuration de Fret SNCF. Là, je m'adresse à ceux qui ne connaissent pas forcément le système ferroviaire. Avant 2003, le transport ferroviaire de marchandises était totalement intégré, voire même fusionné, à la production de la SNCF. Il était centralisé, planifié, monopoliste. Il s'autocontrôlait, notamment en termes de règles de sécurité et de formation du personnel, et n'avait même pas de bilan financier propre. Considérer que l'on puisse passer de cette situation fusionnelle à une entité autonome concurrentielle en quatre ans, avec un milliard et demi de recapitalisation, est une vaste plaisanterie. À titre de comparaison, même si c'est difficilement comparable, l'Allemagne consacrait au secteur 66 milliards de deutsche marks en 1993, 16 milliards en 1996, 17 milliards en 2000 et prévoyait un plan sur dix ans pour transformer son marché.

À cela s'ajoute pour nous le mensonge originel. Tout est appelé à se développer alors que nous savons très bien que l'une des activités du transport ferroviaire, à savoir le wagon isolé, est une activité de service public et qu'il faudra la « purger » puisqu'elle ne répondra pas aux caractéristiques de la concurrence. Le principe du wagon isolé est qu'il doit être assemblé et qu'on ne peut pas isoler les marchés les uns des autres. Dès lors que vous soumettez tout à la concurrence, le transport d'un wagon isolé n'est absolument pas rentable et ne peut pas l'être dans ce système.

À partir de 2003, donc, se mettent en place des plans successifs qui visent à purger le marché et à liquider, d'une certaine manière, le wagon isolé tel qu'il existait. Les concurrents se sont d'ailleurs tous construits sur les trains entiers et sur les transports combinés. Évidemment, ils n'allaient déployer ni l'infrastructure ni les moyens humains nécessaires au développement du wagon isolé ! Il fallait liquider la moitié du trafic de la SNCF de l'époque,



soit 10 000 emplois, la desserte de 5 000 PME. Une telle démarche ne se fait pas en l'annonçant de manière publique à la population. Se met en place le système totalement mensonger de l'époque, qui consiste à avancer par petites touches, à lancer des plans de relance qui sont en fait des plans de transformation de l'appareil productif ayant un objectif ultime, celui de se conformer au marché, et donc de purger le marché.

La CGT a dénoncé la casse, mais le Gouvernement n'a pas voulu assumer cette finalité et a maquillé la liquidation par étage. Ce faisant, il a fait valider sa première étape de réorganisation par l'Union européenne, alors qu'il aurait dû présenter l'ensemble des étapes de son plan. Pour cela, il fallait assumer la liquidation de la moitié du trafic. Je note au passage qu'un rapport sénatorial de 2009 explicitait le fait que 50 % des trafics de la SNCF n'étaient pas rentables et qu'avec le système d'augmentation des péages, 20 % supplémentaires allaient passer sous la barre. On savait très bien que le système de service public antérieur devait être adapté « dans le sang », conduisant à la purge du marché.

Nous pensons que le premier plan de restructuration validé par l'Union européenne est notoirement sous-évalué, ce qui a conduit à considérer qu'il y a eu des aides abusives par la suite, puisqu'effectivement ce premier plan prévoit qu'il n'y ait plus d'aide pendant dix ans. En fait, il faut considérer que les quinze ans de restructuration ne sont qu'un seul et même plan. À ce titre, celui-ci était éligible aux règles de validation par l'Union européenne – encore eût-il fallu le développer de cette manière ! Nous estimons, encore aujourd'hui, que l'État français peut parfaitement développer l'argumentation de cette manière.

Quelques arguments supplémentaires sur ce caractère injuste. D'abord, il faudrait vraiment réaliser un travail économique sur la situation de Fret SNCF. On lui a attribué des déficits d'exploitation, mais pas les produits des cessions d'actifs, par exemple. Lorsqu'on n'attribue que les déficits, un souci se pose. Les actifs intégraient notamment les locomotives et les wagons. Je crois que vous avez déjà eu l'occasion de parler des cessions d'Ermewa et d'Akiem, mais il faut également mentionner les très nombreux terrains. La SNCF est un énorme propriétaire foncier et le fret de la SNCF était un énorme pourvoyeur d'hectares libérés et vendus. Pour ce qui concerne ma région, par exemple, tous les nouveaux quartiers de Lyon correspondent à l'ancien triage de Lyon-Perrache Marchandises. Je pense que le produit de sa cession n'a jamais été attribué à Fret SNCF.

Enfin, ce plan est contre-productif, parce que l'abandon de 20 à 30 % des trafics risque de ne pas être repris. Pour le Perpignan-Rungis, l'appel à manifestation d'intérêt, malgré son contenu qui précisait que l'État donnerait autant d'aides que nécessaire, n'a fait l'objet que de deux candidatures, dont l'une a été considérée comme non viable en raison de la taille trop modeste de l'entreprise. L'autre candidature était celle de la SNCF. Nous pouvons considérer qu'il y a peu de chances que d'autres se positionnent, sauf évidemment à augmenter encore le niveau d'aide publique. L'aspect paradoxal pour les libéraux est qu'à la fin, ils donnent plus d'argent que nous n'aurions pu le faire nous-mêmes.

La ministre que vous entendiez avant nous expliquait que seuls les trains complets seraient abandonnés. Justement, ce sont les trains les plus rentables, parce qu'ils nécessitent le moins d'activités humaines et le moins d'investissements et de coûts d'infrastructures. C'est quand même problématique !

La privatisation est l'objectif réel de ce projet et nous tenons à dire qu'il n'y a rien de discontinu : c'est totalement dans la continuité des plans successifs de ces dernières années. La vraie discontinuité serait de changer de stratégie.

Nous ne voyons aucune relance et aucun élément d'aucune sorte qui nous permette de dire que l'objectif, selon les époques, de 25 % d'augmentation ou de doublement de la part modale en 2030 sera approché.

**M. le président David Valence.** Ces 25 % constituaient l'objectif dans les années 2000.

**M. Laurent Brun.** Oui, cela a été repris dans le Grenelle de l'environnement de Nicolas Sarkozy. Aujourd'hui, il est question de doublement.

**M. Lionel Ledocq, UNSA Ferroviaire.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, vous nous recevez aujourd'hui dans le cadre de l'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir. Cette commission d'enquête a été créée à la suite de l'annonce par le Gouvernement du projet de restructuration de Fret SNCF, en lien avec la décision de la Commission européenne d'engager une procédure d'examen sur les conditions de financement de l'activité de fret sur la période 2007-2019.

Cette procédure d'examen a suscité de vives préoccupations chez les cheminots et les industriels de la filière quant aux conséquences négatives qui pourraient en découler sur l'activité historique de la SNCF. Vous l'avez rappelé dans l'exposé des motifs de la proposition de résolution visant à créer cette commission d'enquête, Fret SNCF joue encore un rôle essentiel dans le développement du fret ferroviaire en France. Or les conclusions de l'enquête de la Commission européenne pourraient avoir des répercussions significatives sur l'entreprise.

Tout d'abord, si l'État est reconnu coupable d'avoir accordé des aides illégales, cela pourrait entraîner des sanctions financières importantes pour Fret SNCF, affaiblir davantage sa situation financière déjà précaire et restreindre ses capacités à investir dans le développement de ses infrastructures et de ses services. Cette enquête va également affecter la réputation de Fret SNCF. Être impliqué dans une affaire d'aides illégales va tenir ternir son image de marque et réduire la confiance des clients et des partenaires commerciaux présents et futurs. Cela entraînera *de facto* une diminution du volume d'affaires et une perte de contrats, compromettant sa capacité à rester compétitive sur le marché. Avouez que si l'on voulait tuer l'activité fret de la SNCF, on ne se serait pas pris autrement !

Du côté de l'UNSA Ferroviaire, nous tâchons désormais de jouer notre rôle d'amortisseur social vis-à-vis des agents qui vont perdre leur emploi, leur lieu d'affectation, leurs équipes, leurs collègues, leur métier, leur espoir en un avenir meilleur pour l'activité à laquelle ils ont voué toute leur carrière, au prix parfois de sacrifices dans leur vie personnelle et familiale. Quand on voit les difficultés quotidiennes dans l'exercice du dialogue social, c'est animé d'une colère froide que nous assistons à des réunions d'instances formatées dans lesquelles nous n'apprenons rien et sur lesquelles nous ne pouvons pas agir.

L'ouverture du marché à la concurrence en 2006 a entraîné une fragmentation du secteur avec l'arrivée de plusieurs opérateurs privés. Cela a conduit à une concurrence accrue et à une baisse des tarifs, ce qui a pu sembler avantageux pour certains, mais a également entraîné une diminution de la rentabilité de l'entreprise historique.

La libéralisation a également entraîné une réorganisation du mode de gestion de la SNCF en activités toutes différentes comptablement parlant, entraînant la fin de la péréquation économique et une hausse évidente des coûts matériels et humains, ce qui en

engendrera également très vite une baisse de la qualité de service dans le fret ferroviaire et dans le ferroviaire tout entier.

Exemple : si les locomotives et leurs agents de conduite sont dédiés aux activités, ils ne peuvent plus mutualiser leurs moyens en cas de défaillance matérielle et humaine. Les opérateurs privés ont souvent des ressources plus limitées en engins et en personnels. Ils ont régulièrement des difficultés à assurer un service fiable et régulier. Cela affecte le transport de marchandises ferroviaire, car les entreprises se tournent vers le routier pour plus de régularité, au détriment d'une logique de développement durable.

Avec l'arrivée de la concurrence, l'entreprise historique a été confrontée à une baisse logique de ses parts de marché et de la rentabilité de celles qui ont subsisté. Cela a entraîné une réduction massive des investissements de RFF et SNCF Infra dans les infrastructures ferroviaires depuis 2005 : suppression de faisceaux de triage, de voies de service dans de multiples gares, d'embranchements particuliers, de modernisation des installations terminales embranchées, des attelages automatiques, etc. Cela a produit un effet domino sur la capacité et l'efficacité du réseau. Les sillons sont peu fiables.

La libéralisation a également accru le risque de disparition des petites lignes ferroviaires, qui sont parfois la seule voie de passage pour du fret ferroviaire. Elles étaient moins rentables pour les opérateurs privés, avec au final des conséquences négatives sur l'accessibilité des régions les plus isolées.

Les bénéfices attendus d'une libéralisation ne sont pas arrivés, alors que la mise en concurrence devait permettre plus d'offre, plus de services, plus d'innovation. Cela n'a pas fonctionné. Le constat est clair : tous les opérateurs ferroviaires sont en difficulté. Pourquoi cet échec ? Parce que libéraliser un marché en décroissance est une aberration si cela n'est pas accompagné. Les prétendues vertus de la concurrence ne sont effectives que dans un marché en développement. Ainsi, les offres pourraient se diversifier et répondre aux besoins des clients.

L'échec d'une ouverture du marché dans une période de décroissance était prévisible, car seuls les tarifs étaient en jeu. L'ensemble des opérateurs en ont subi les conséquences. Libéraliser ? L'UNSA Ferroviaire a toujours été contre, mais sans accompagnement, c'est de toute façon l'échec assuré. Il aura fallu, et il faudra, au-delà des promesses et objectifs futurs, s'assurer de la croissance du marché par des décisions politiques fortes en faveur du transport ferroviaire de marchandises.

**M. Julien Troccaz, secrétaire général de SUD Rail.** En 1827, la première ligne de chemin de fer ne transporte pas des voyageurs, mais des marchandises entre Saint-Étienne et Andrézieux. En 1882, la France possède la plus forte densité du chemin de fer au monde, avec 25 000 kilomètres de voies. En 1950, les deux tiers des marchandises sont transportés par le rail et c'est le transport de marchandises qui fait vivre la SNCF. À partir des années 1970-1980, nous assistons au déclin du fret ferroviaire, qui n'est pas un signe de modernité économique dans un pays. En 1984, le ferroviaire ne représente déjà plus que 30 % du transport de marchandises. La baisse est brutale.

Ce chiffre passe à 20 % en 1990, 17 % en 2000 après l'échec du plan Véron et nous sommes à 10 % environ actuellement. En parallèle, les effectifs des cheminotes et des cheminots rattachés au fret de la SNCF n'ont fait que diminuer. Depuis 2009, ce sont 63 % des emplois qui ont été supprimés. Et si certains pensaient que l'ouverture à la concurrence

allait permettre la revitalisation, selon les termes de la commission du fret ferroviaire, c'est bien à son naufrage auquel nous avons assisté. Les opérateurs privés se sont rués sur les parties potentiellement les plus rentables, à savoir les trains entiers. Ils ont écrémé les meilleurs trafics, les ôtant à la SNCF sans en créer de nouveaux et imposant à celle-ci, qui ne peut plus procéder à une péréquation entre trafic rentable et trafic déficitaire, d'abandonner à peu près totalement le trafic par wagon isolé.

Fret SNCF est un des opérateurs historiques dont la position sur le territoire s'est le plus dégradée. Le pourcentage de marchandises transportées par rail est désormais en France le plus faible parmi tous les pays comparables de l'Union européenne. Un gouvernement responsable ne saurait l'accepter. Gouverner, c'est prévoir, dit-on. Or, avec le projet qui nous est présenté par le Gouvernement et la direction de la SNCF, l'effacement en cours du fret ferroviaire va se poursuivre, secteurs publics et privés confondus.

La fédération SUD Rail souhaite se saisir de cette commission d'enquête pour prolonger la prise de conscience collective du caractère vital du défi climatique, de l'importance de la stratégie du rail et singulièrement du fret ferroviaire. Les menaces affichées par la Commission européenne, que le gouvernement français et la direction de la SNCF ont décidé d'accompagner sans aucune opposition, sont un coup porté à l'environnement et une décision contraire aux orientations de la politique des transports de l'Europe visant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport au niveau de 1990. Un train fret représente trente-cinq points lourds. Le rail émet quatorze fois moins de CO<sub>2</sub>, entraîne huit fois moins de pollution de l'air et consomme six fois moins d'énergie.

Aujourd'hui, nous nous considérons en légitime défense face à la liquidation de Fret SNCF, aux nouvelles coupes sur les emplois, les trafics et les moyens de production envisagés par le plan de discontinuité. Nous n'acceptons pas ces traités européens qui, parce qu'ils ne visent qu'à installer la concurrence, contribuent à détruire l'environnement. C'est notre devoir en tant que citoyen. C'est notre combat syndical que nous nous mènerons jusqu'au bout, comme en 2020 lors de la crise liée au coronavirus, où l'Union européenne a suspendu ses règles de discipline budgétaire face aux conséquences économiques et sociales. Face à l'urgence climatique, la France doit exiger la sortie du fret ferroviaire des marchés de la concurrence.

Nous devons sortir de cette position qui consiste à préserver le marché, c'est-à-dire la concurrence dans ce secteur essentiel, tout en prétendant en limiter les effets pervers. Ce dogme n'est pas efficace et il est anti-transition écologique.

La situation de Fret SNCF ne relève pas d'un traitement de faveur particulier. De l'aveu même de la Cour européenne, nombre d'opérateurs historiques de fret reçoivent des aides et subventions de la part des gouvernements pour les maintenir sur les rails. Nous sommes une fois de plus en face d'une situation où le gouvernement français a pris le risque de mettre en danger la survie d'une entreprise publique en refusant la nécessité de réformer profondément sa politique et en laissant filer une spirale incontrôlée.

Nous savons déjà que les filiales de droit privé imaginées par la direction de la SNCF ne trouveront pas de viabilité économique et sociale. Nous pouvons également affirmer que le lancement du plan de discontinuité déstabilise déjà le secteur. Le début de report modal inversé a commencé. Des marchandises déjà sont retournées sur la route ces dernières semaines. Deux trafics qui se trouvent dans la liste des vingt-trois ont été abandonnés ou

arrêtés : Barcelone-Bettembourg et Valenton-Sète. Une ligne rouge affichée par le ministre délégué chargé des transports de France a déjà été franchie.

La liquidation de Fret SNCF va se traduire par toujours plus de gains de productivité et, malgré les affirmations de M. Beaune, il y aura bien des suppressions d'emplois. Par exemple, des résidences traction, entités essentielles pour maintenir des organisations de travail efficaces, risquent d'être rayées de la carte. On parle de Châlons, de Nîmes, de Perpignan.

En tant que représentantes et représentants du personnel, nous ne pouvons pas passer sous silence les conséquences, comme la souffrance au travail, que va induire cette énième réorganisation. Nous sommes proches d'un nouveau syndrome France Télécom à Fret SNCF. La direction parle d'un choc très fort pour l'ensemble des salariés. Un sentiment de profonde injustice est ressenti par des milliers de collègues qui ont fait leur maximum pour préserver Fret SNCF depuis plus de quinze ans.

Ce plan de discontinuité exige encore et toujours plus de productivité des cheminots et des cheminotes, encourage à poursuivre la maltraitance sociale, ce qui ne permettra pas de renforcer la cohésion du corps social cheminot, pourtant indispensable dans les enjeux vitaux qui nous attendent. Nous n'avons pas encore touché définitivement le fond. Il est encore temps d'entamer un bouleversement des fondements de notre économie et de nos modes de vie. Mettons un peu de côté la libéralisation du fret ferroviaire et imaginons une approche coordonnée entre la politique industrielle, la politique des transports et le développement des territoires, qui n'a jamais existé dans notre pays.

Les objectifs fixés supposent que les transports soient fortement impliqués dans la planification écologique, d'autant qu'ils exigent des investissements le plus souvent lourds et coûteux, qui engagent l'avenir et qui façonnent pour longtemps la vie économique, sociale et culturelle d'un pays. Il faut sortir de cette vision qui cantonne le fret ferroviaire au seul rôle de support de certaines activités de production. Il faut rompre avec la logique actuelle du système de transports et avec cette vision qui donne une part toujours croissante et de plus en plus monopolistique au fret routier. Le transport de fret est une industrie territoriale qui doit d'abord tenir compte de la nature géographique des flux, avant de poser comme préalable les contraintes techniques et opérationnelles.

La SNCF, en tant qu'entreprise intégrée, est la seule à avoir les capacités fédératrices nécessaires, au niveau des territoires, pour massifier les trafics, pérenniser et renouveler l'offre ferroviaire. L'enjeu est de taille puisqu'il consiste à sauvegarder d'abord, à développer ensuite, un bien public indispensable à une politique des transports radicalement nouvelle, qui réponde aux besoins des populations, garantisse des conditions sociales correctes aux salariés du secteur et participe au maintien ou à l'instauration d'une qualité de vie satisfaisante, aussi bien localement que globalement.

*« Oui, il faut réaménager dans notre pays notre fret ferroviaire qui a été un échec français il y a une vingtaine d'années et il faut le développer. »* Tels sont les mots prononcés par le Président de la République, Emmanuel Macron, lors de la campagne présidentielle en avril 2022. Le constat est juste, si ce n'est que la destruction dure depuis plus d'une vingtaine d'années et que les gouvernements successifs l'ont tous entretenue à coups de plans fret et d'ouverture à la concurrence. Pour l'avenir de la planète, il faut rompre avec ces politiques.

**M. Pascal Couturier, secrétaire général de la CFDT Cheminots.** La CFDT souhaite mettre en exergue quelques points saillants. Le premier élément est un paradoxe. Nous sommes dans des politiques publiques paradoxales, voire contradictoires.

D'un côté, nous avons l'obligation de transition écologique. L'urgence climatique se rappelle à nous et nous voyons des engagements, des stratégies et des objectifs de plus en plus forts, que ce soit au niveau de l'Union européenne ou de la France. Citons notamment la stratégie nationale bas carbone et les objectifs fixés par le Conseil national de la transition écologique.

De l'autre côté, la France est à la traîne au niveau de l'Europe. En termes de report modal, nous figurons parmi les lanternes rouges.

Compte tenu de ce paradoxe, nous ne comprenons pas le choix de la discontinuité qui, à notre sens, aura un effet de souffle très fort non seulement sur l'opérateur public, mais aussi sur tout le secteur et détériorera le report modal en cours, alors qu'aujourd'hui, même dans les scénarios les plus optimistes, les objectifs de 2030 sont déjà difficilement atteignables.

La CFDT Cheminots a la conviction que cette discontinuité est le choix du pire. C'est le plus mauvais choix pour la transition écologique que je viens de détailler, le plus mauvais choix pour les salariés que nous représentons, le plus mauvais choix pour l'opérateur public, mais aussi pour le secteur et les territoires. Alors que l'on mise sur une stratégie de réindustrialisation de la France, il est paradoxal de courir le risque de ne plus irriguer correctement les territoires en matière de transport.

La réalité, c'est qu'aujourd'hui nous n'avons pas d'assurance que ce scénario de la discontinuité a plus de chance de voler qu'il n'en avait en 2018. Nous ne remettons pas en cause la parole des politiques ou la parole de la Commission européenne. Nous faisons juste un constat. En 2018, le scénario tel qu'il était posé pour le nouveau pacte ferroviaire était-il sécurisé au niveau de Bruxelles ? Vraisemblablement non. Aujourd'hui, quelle confiance pouvons-nous avoir en la parole de la Commission européenne, alors que nous nous retrouvons finalement dans une situation très similaire ? Cette question, à notre sens, mérite d'être posée.

On voit souvent le fret ferroviaire sous l'angle du coût, qui n'est pas le bon angle d'entrée. On oublie souvent l'angle de ce que le fret rapporte à la collectivité. Aujourd'hui, on entend surtout les griefs de la Commission européenne qui superposent différents montants financiers amenant à ces 5,4 milliards d'euros. Ce qu'on oublie, c'est que sur la même période, depuis 2008, Fret SNCF a dégagé 10 milliards d'euros d'externalités positives. Il y a effectivement un enjeu dès lors que Fret SNCF représente un outil bon pour la collectivité et pour le pays. Je parle aussi du rôle essentiel joué par l'entreprise, ainsi que les autres opérateurs au sens large, au moment de la crise sanitaire, notamment du premier confinement, en assurant un nombre important de transports et de trafics essentiels pour la nation.

Le dernier point concerne la responsabilité des choix faits, s'agissant notamment des cessions d'actifs. L'argent rapporté par ces opérations a contribué au désendettement du groupe, alors qu'on sait très bien qu'une dette ou des investissements sont nécessaires pour Fret SNCF. Quels sont les griefs à l'encontre de l'entreprise ? C'est finalement de s'être dit qu'elle se retrouvait le seul opérateur. Le désengagement de la puissance publique obligeait à s'autofinancer. Le paradoxe est que l'on reproche à Fret SNCF d'avoir continué à mener une

politique de transport public, alors qu'il y avait un désengagement très important de l'État sur lequel nous pourrions aussi revenir.

**M. le président David Valence.** J'ai quatre questions, chacune pour une organisation syndicale. Monsieur Brun, vous avez parlé de la cession d'Ermewa et d'Akiem et le fait que le produit de ces cessions n'avait pas été dirigé vers Fret SNCF. J'imagine qu'il l'a été vers SNCF Réseau, mais pouvez-vous nous le confirmer ? Ce ne serait pas un cas isolé puisque, pour Gares & Connexions ou les grandes gares, les profits dégagés ne restent pas à Gares & Connexions et vont rarement à SNCF Réseau. J

Monsieur Ledocq, vous avez parlé du paradoxe d'avoir recours à la libéralisation dans un marché en attrition. Votre voisin a dit qu'il l'était depuis de très longues décennies. Les cheminots sont à l'écoute des clients. Avez-vous le sentiment que nous sommes aujourd'hui dans un marché en développement ? De nombreuses personnes qui se sont exprimées ici, quels que soient leur statut ou leurs opinions politiques, nous ont dit qu'elles avaient constaté ces dernières années, soit à la faveur du lien plus systématique entre la transition écologique et le fret ferroviaire, soit à la faveur d'une forme de prise de conscience au moment du covid-19, que quelque chose s'était passé. Les résultats de Fret SNCF laissent voir pour la première fois une marge opérationnelle positive en 2021 et 2022 depuis des décennies, en tout cas depuis l'évolution que certains d'entre vous ont évoquée en 2003. Dans cette évolution-là, dans ce redressement et dans le redressement global du secteur que l'on voit à travers la part modale, il y a finalement la traduction, au-delà des mesures gouvernementales, d'une envie de train chez des chargeurs qui étaient moins présente il y a quelques années. Le ressentez-vous ? Avez-vous de tels retours de la part de vos adhérents et des cheminots que vous représentez ?

Monsieur Troccaz, vous êtes revenu sur l'histoire de la dégradation de la part modale. C'est une question que nous avons posée à presque tous ceux qui sont intervenus ici. Notre commission a un double objet : la discontinuité et la libéralisation qui concernent Fret SNCF, confronté à la concurrence, mais aussi l'effondrement de la part modale et la manière dont on le comprend. C'est un effondrement qui s'est produit dans d'autres pays européens, pas seulement en France, mais qui a été enrayé ailleurs depuis le début des années 2000 avec les mêmes politiques d'ouverture à la concurrence. En Allemagne, en Suisse, en Autriche et en Belgique, la part modale n'est pas du tout la même. Comment expliquez-vous l'effondrement de la part du fret ferroviaire en France alors qu'on était en situation monopolistique dans les années 1980 et 1990 ? Qu'aurait-il fallu selon vous ? Je suis conscient que cela vous amène, à les uns et les autres, à vous projeter sur un modèle qui vous paraît en soi pernicieux, mais qu'aurait-il fallu, selon vous, pour que Fret SNCF puisse mieux résister à l'ouverture à la concurrence ? Le vrai sujet de politique publique, c'est celui de la part modale du fret ferroviaire. Qu'aurait-il fallu faire dans ces années 2000 pour que la part modale du fret ferroviaire remonte en France ?

Ma dernière question est pour la CFDT. Je fais souvent une différence entre ce qui s'est passé entre 2018 et 2020 et la discontinuité actuelle. En droit, une société peut-elle être tenue responsable des engagements d'une société qui la précédait ? Il est indiscutable, du point de vue du droit, que l'EPIC Fret SNCF a bien comme héritier la SA Fret SNCF : il s'agit à l'évidence des mêmes activités et mêmes actifs. Nous ne pouvons pas comparer cela avec ce qu'essaie de construire la France, qui vise précisément à pouvoir dire en droit que ce n'est pas la même entreprise afin d'éviter à la nouvelle entité de rembourser les 5,3 milliards d'euros. En droit, entre 2018 et 2020, la transformation en SA a fait que c'était la même entreprise.

C'est la raison pour laquelle l'action publique a été ouverte. S'il y avait eu discontinuité, il n'y aurait sans doute pas cette action aujourd'hui.

Vous avez évoqué le rapport sur les externalités positives. Pour ce qui est de l'effet de souffle négatif, quels signes vous font remonter vos adhérents sur la crainte des chargeurs vis-à-vis de cette solution de discontinuité ? Je parle de ceux qui travaillent avec Fret SNCF et qui ont recours à ces vingt-trois flux complets avec des moyens dédiés et réguliers. Est-ce exactement cela ? Qu'entendez-vous de cette inquiétude, dans quel secteur et sur quel flux ?

**M. Laurent Brun.** Les entités Ermewa et Akiem ont été vendues dans une optique purement capitalistique, puisque ce sont des fonds de pension qui les ont rachetées. Il n'y a aucune stratégie industrielle et c'était une de nos critiques à l'époque.

**M. le président David Valence.** De quelle année parlons-nous ?

**M. Laurent Brun.** Je ne m'en souviens plus précisément. La dernière concerne l'année 2022, et celle d'avant 2020 ou 2021. Tout cela alimente la trésorerie disponible du groupe. Je crois que le montant total se situe à quatre milliards. Ensuite, le groupe utilise sa trésorerie disponible pour sa politique. Une fraction va probablement à l'infrastructure, mais également à d'autres opérations capitalistiques, comme le rachat de OHL aux États-Unis.

Je vous invite à ne pas oublier la cession des terrains, toutes activités confondues évidemment puisque nous n'avons pas le détail. Une petite partie est le résultat de ventes d'ateliers qui ont fermé, la majeure partie correspond aux emprises de Fret SNCF. Ce sont 300 millions d'euros par an depuis vingt ans, une somme colossale qui, là aussi, va alimenter les comptes du groupe. Quand le groupe reprend une partie de la dette, en définitive, auprès de qui était la dette ? Je m'interroge.

En tout cas, je pense que c'est quelque chose qui doit pouvoir être instruit par les services de l'État comme par ceux de la SNCF pour engager le bras de fer avec la Commission. Pour comparaison, les investissements dans le domaine de l'infrastructure en Allemagne se décomposent entre l'État pour trois quarts et les Länder. On parle de 13,6 milliards d'investissements en 2022. On doit être à un peu moins de six en France. Les niveaux d'aide sont peut-être correctement étayés dans les rapports.

**M. Fabrice Charrière, UNSA Ferroviaire.** Répondre à votre question est un peu délicat puisque nous ne sommes pas dans l'action politique mais dans l'action syndicale. Nous pouvons quand même constater que le redressement financier de l'activité fret vient de plusieurs éléments, notamment un choix politique de certaines entreprises d'aller vers une amélioration de leur RSE – responsabilité sociétale des entreprises – et de faire confiance à un transporteur ferroviaire, quand c'est possible, plutôt qu'un transporteur autre plus polluant, comme c'est le cas du routier. C'est l'un des premiers aspects.

La France étant en retard sur la diminution des gaz à effet de serre. La nouvelle tendance semblait intéressante, mais elle sera cassée, semble-t-il, par les décisions qui sont en train d'être prises. C'est un peu dommage.

Il y a un autre aspect, celui de l'augmentation de la productivité demandée aux salariés, avec des réorganisations incessantes et avec, on peut le dire, l'abandon de certains marchés pour aller vers des marchés plus rentables. C'est regrettable, mais c'est aussi une réalité qui explique la diminution des effectifs. La proportion des effectifs du fret par rapport



à l'ensemble des salariés du ferroviaire, toutes entreprises confondues, est passée de 18 % – à l'époque où il n'y avait que Fret SNCF – à 10 %. On a plus que divisé par deux le nombre de salariés. Cette situation prend acte d'une plus grande productivité.

Le dernier point qui permet d'avoir des éléments financiers favorables est sans doute lié au fait que Fret SNCF a différents marchés qui viennent s'imbriquer les uns dans les autres, avec les wagons isolés et avec les trains complets. Les petits flux et les grands flux viennent finalement faire de la péréquation en interne et permettent d'assurer des gains, même si c'est plus difficile sur certains marchés comme celui du wagon isolé, qui est moins rentable.

**M. Sébastien Mariani, secrétaire général adjoint de la CFDT Cheminots.** Nous voudrions réagir à votre propos sur la distinction juridique entre la situation de 2019 et la situation actuelle, monsieur le président. Nous voulions souligner, comme d'autres interlocuteurs l'ont fait auprès de vous, le fait que des assurances avaient été données en 2019. J'étais administrateur de la SNCF à l'époque. Des assurances avaient été apportées devant le conseil de surveillance de la SNCF sur le fait que la solution proposée, bien qu'elle ne corresponde pas à une discontinuité sur le plan juridique, donnait suffisamment de garanties du point de vue de la Commission pour qu'on arrête la procédure de sanction engagée, les plaintes ayant été abandonnées par les opérateurs concurrents de Fret SNCF.

Nous ne contestons pas que le scénario de discontinuité a des conséquences juridiques totalement différentes et se veut peut-être plus protecteur, puisqu'on ne serait pas tributaire des actions des sociétés précédant celles qui seraient créées dans ce scénario de discontinuité. Néanmoins, vous comprenez qu'il existe une défiance, y compris des salariés, face à des garanties qui pourraient être données sur un scénario de discontinuité dans lequel la France serait proactive. En fait, on n'a aucune assurance formelle de la Commission européenne que ce scénario de discontinuité lui suffirait. Du point de vue des salariés, les engagements passés ont laissé des traces, indépendamment de la différence de situation juridique que vous mentionnez.

Ce sentiment de défiance est accentué justement par la réalité de ce que veut dire un scénario de discontinuité. N'étant pas tributaire de ce qu'était l'EPIC SNCF Mobilités avant 2019, on ne pourra appliquer l'article de loi devenu dans le code des transports le L. 2101-1 et le L. 2101-2, aux termes desquels toute filiale créée par le groupe public dans le périmètre existant au 31 décembre 2019 emporte un certain nombre de continuités de droit pour les salariés. Ce que vous dites, c'est que le scénario de discontinuité, dans la mesure où nous ne sommes pas héritiers de ce qui s'est passé auparavant, ne permettrait pas d'appliquer la continuité du cadre social tel qu'il a été prévu par la loi.

Le développement du fret ferroviaire, ou en tout cas le maintien des trafics, ne se fera pas sans les salariés. La transition écologique se fonde en partie, dans le domaine des transports, sur le report modal. En ce qui concerne le transport de marchandises, les projections du secrétariat à la planification écologique envisagent 4 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> sur les 19 millions de réduction que l'on doit viser en 2030. Je parle du report modal. Cela suppose que les salariés restent, voire que l'entreprise en recrute. Or, aujourd'hui, le scénario risque de faire partir les salariés de l'activité fret.

C'est particulièrement néfaste compte tenu de la situation actuelle de la SAS Fret SNCF, mais cela s'inscrit dans une tendance beaucoup plus lourde, le déficit d'attractivité des métiers du transport, notamment du transport public, dans le fret comme dans le transport collectif de voyageurs. S'agissant du fret, on est en train, avec cette démarche proactive de la

France qui ne donne aucune assurance, de décourager les salariés, alors même qu'existe ce déficit d'attractivité. Comment voulez-vous, même s'il y a une envie de train, que l'on parvienne à développer le fret ferroviaire ou même à le maintenir, alors que les salariés seront démotivés et démobilisés ?

**M. Pascal Couturier.** Le Gouvernement ne peut pas s'engager à la place des chargeurs. Un chargeur est un industriel, il fait des choix économiques et financiers. Dès l'instant où vous mettez en place ce genre de scénario, vous induisez un *momentum* poussant les chargeurs à se réinterroger. Cela peut précipiter des décisions qui étaient peut-être dans les cartons. La discontinuité peut être accélératrice de décisions.

Aujourd'hui, nous commençons à avoir une certaine vision sur ces vingt-trois flux. Le premier constat est que certains chargeurs vont activer la clause de six mois. Pourquoi ? Peut-être n'ont-ils pas pris leur décision ou peut-être ne sont-ils pas forcément mécontents du service offert par Fret SNCF. Il existe un engagement extrêmement fort des cheminots de Fret SNCF en faveur du fret ferroviaire. La force des collectifs de travail est indéniable. Comme je le soulignais, la SNCF a fait la démonstration, pendant la crise sanitaire, qu'elle est une entreprise résiliente, riche d'une valeur de service public présente intrinsèquement chez tous les cheminots. Je pense que les chargeurs le constatent.

Certains flux ont déjà été transférés et nous voyons là aussi des attitudes très différentes des entreprises du secteur. Certains se sont peut-être un peu précipités pour aller reprendre les trafics et d'autres sont beaucoup plus prudents, voire timorés. Pourquoi ? Parce qu'ils se sont déjà un peu frottés à ces trafics du combiné, qui ne sont pas les trafics les plus simples à opérer. Ce sont des trains suivis, des trains pour lesquels les exigences des clients sont très fortes. Surtout, Fret SNCF a un atout, celui du caractère mutualisé de ses activités qui lui donne des capacités en termes de réactivité que certaines entreprises concurrentes n'ont pas pour gérer les aléas de production.

S'agissant des chargeurs, nous savons très bien que des décisions ne se prennent pas en France. De nombreux clients du fret sont des multinationales ou des entreprises dont les sièges sociaux ne sont pas forcément en France. Nous voulons aussi souligner que nous sommes dans un moment compliqué pour les salariés. On a du mal à y voir clair dans les choix des industriels et des chargeurs, ce qui engendre, en corollaire, des risques psychosociaux et un impact exacerbé sur les salariés, tant il est compliqué aujourd'hui de mettre en œuvre une gestion prévisionnelle de l'emploi, de voir quels dispositifs de mobilité, notamment interne, pourraient être mis en place, faute d'avoir une vision des charges de travail à partir du 1<sup>er</sup> janvier. Ce *momentum* accentue le caractère anxiogène de la discontinuité. Pendant des mois, la rumeur a précédé l'arrivée du sujet. La phase d'étonnement laisse place à une phase de colère. Au final, la baisse des trains va coûter plus cher dans un moment où l'argent public se fait rare.

Enfin, il faut mesurer l'effet de souffle sur le secteur. Certaines entreprises se montrent prudentes et peuvent imaginer un phénomène de désimbrication beaucoup plus important, poussant à accélérer la phase de report modal, ce qui serait préjudiciable à l'intégralité du secteur. Quand vous regardez l'écosystème des entreprises ferroviaires, certaines ont par exemple trouvé un point d'équilibre sur des marchés de niche. Elles ont une taille organique qu'elles n'ont pas forcément envie de voir augmenter. La concurrence existe, mais pas forcément dans un cadre de lutte au couteau. Des acteurs voient ce qui se passe pour le fret en considérant qu'il pourrait y avoir des impacts en termes de report modal. Ils peuvent estimer qu'ils en paieront conséquences.

**M. le président David Valence.** Pour répondre à M. Mariani, une remarque que l'on fait sur une notion de discontinuité au regard du droit européen de la concurrence ne vaut pas sur une notion de discontinuité en droit quand on parle de droit du travail français ou du code des transports français. Ce n'est évidemment pas le même registre juridique. Beaucoup d'avocats peuvent l'expliquer sans trop de difficultés.

**M. Julien Troccaz.** Je vais m'appuyer sur une étude du comité central d'entreprise qui date de 2010 et qui éclaire la situation actuelle. La direction de la SNCF n'a jamais pris en considération les logiques et besoins logistiques des clients. La stratégie d'entreprise s'est toujours contentée de vendre des prestations de transport ferroviaire, souvent à prendre ou à laisser. Je l'ai dit dans mon intervention, nous considérons qu'il faut développer une vraie prise en charge. Le train n'est pas qu'un moyen de transport : il doit être intégré dans la logistique. Les centres de logistique se multiplient, parfois à côté d'une voie ferrée, mais sans embranchement particulier pour les desservir, faute d'une réflexion un peu intégrée.

Vous avez pris l'exemple de la Suisse. L'absence de réglementation du trafic de transit routier en France, à la différence de la Suisse, est une aberration. Le transit routier français se fait sur des distances qui correspondent au créneau de pertinence du rail. Les trajets entre 600 et 1 000 kilomètres représentent environ une fois et demie le trafic ferroviaire total mesuré en milliards de tonnes-kilomètres en France. En Suisse, qu'ont-ils fait ? Vous le savez mieux que moi. C'est une question de volonté politique et de renforcement des contraintes.

Je rappelle que le 6 juin 2023, les Suisses ont renationalisé CFF Cargo après que l'entreprise privée Swiss Combi a jeté l'éponge. Renationaliser ou injecter des fonds publics ne leur pose pas de problème. N'oublions pas que toutes les nouvelles sociétés qui ont pris ces trafics sont des filiales soutenues par de grands groupes financiers, ou alors des entreprises historiques, comme la Deutsche Bahn.

**M. le président David Valence.** En effet, ce n'est pas Amazon ou McDonald's.

**M. Julien Troccaz.** Non, ce sont des entreprises historiques. Avant, on parlait de coopération entre opérateurs historiques dans le but de développer le ferroviaire. Au conseil d'administration, où je siégeais, on parlait de guerre économique, il fallait jouer à ce qu'on appelle le « Cheminopoly ».

À l'époque du ministre Djebbari, nous avons fait des propositions concrètes. La volonté de bouleverser la politique des transports du pays était réelle.

**M. Hubert Wulfranc, rapporteur.** Je souhaiterais que les représentants de la CFDT nous communiquent par écrit un élément d'information sur les propos qui ont été tenus en 2019, portant assurance sur la viabilité et la pérennité de l'entreprise ainsi créée et l'euro-compatibilité de la solution qui avait été présentée aux syndicats. C'est un élément important pour le travail d'enquête de la commission.

Par ailleurs, avez-vous été, depuis 2019, associés à un quelconque moment et sous une quelconque forme à une discussion sur une solution de discontinuité, et ce avant le mois de janvier dernier.

Le ministre, lors de son audition, a indiqué qu'il s'était efforcé de garantir des lignes rouges majeures dans ce plan de discontinuité. Vous nous dites que les conditions de la

continuité du cadre social ne sont pas garanties. Pourriez-vous préciser ce point, alors que l'un de ses arguments porte sur les garanties sociales ? Pourriez-vous nous préciser votre point de vue s'agissant de la future entité ?

Quelle sera sa viabilité ? Nous avons interrogé un certain nombre de dirigeants qui, à ma question sur une éventuelle étude d'impact, nous ont dit qu'effectivement cela avait eu lieu. Avez-vous eu connaissance d'une étude d'impact portant sur la future entité et garantissant sa viabilité ? SUD affirme que cette viabilité n'est pas garantie. Ses représentants pourraient-ils développer leur argumentaire, notamment au sujet du segment du transport mutualisé qui est prévu pour cette entité ?

Sans pouvoir s'engager sur cette question, M. le ministre a également indiqué que la garantie environnementale était une ligne rouge et que l'on prendrait le temps nécessaire - six mois à un an - pour le transfert des flux. Vous nous dites que, d'ores et déjà, deux flux sont retournés sur la route. Pouvez-vous confirmer cette information et la consolider ?

Enfin, je m'adresse à la délégation de la CGT. Le ministre parle désormais d'un fait acquis s'agissant de ce plan de discontinuité. Disposez-vous de propositions alternatives à court terme - car nous sommes dans l'urgence - qui pourraient ouvrir une nouvelle voie politique de la France auprès de la Commission européenne ?

Ma dernière question s'adresse à vous tous. Vous avez des échanges intersyndicaux à l'échelle européenne, notamment avec vos collègues allemands. Avez-vous des éléments sur la manière dont, notamment, les syndicats allemands appréhendent la procédure ouverte par la Commission européenne contre DB Cargo et la posture que le gouvernement allemand adopte face à cette procédure ?

**M. Laurent Brun.** Nous avons des échanges avec nos camarades allemands, et plus généralement avec tous les syndicats membres d'ETF - *European Transport Workers' Federation* -. Les syndicats allemands nous répondent, un peu gênés, qu'ils ne feront pas grand-chose d'autre que des déclarations parce que leur gouvernement se défendra mieux que le nôtre. Ils ne souhaitent pas spécialement être embourbés dans les positionnements français, alors qu'en général, l'Allemagne sait bien défendre ses intérêts. Ce ne sont évidemment que des appréciations.

Nous avons été alertés par les militants sur la discontinuité, mais à aucun moment nous n'avons été associés par le Gouvernement aux décisions qui étaient déjà prises. J'ai moi-même rencontré le directeur de cabinet d'Élisabeth Borne à la suite d'une intervention de Mme Sophie Binet, secrétaire générale de la CGT, auprès de la Première ministre. Le sujet était déjà clos. C'était au mois d'août, si je ne me trompe pas. Et on a plutôt défendu la position déjà établie que présenté les différentes options. Ces différentes options, nous les avons eues par Radio Ballast : la liquidation, l'abandon de la procédure et la discontinuité. Le fait que cette discontinuité devait concerner entre 20 et 50 % des marchés et un changement de nature de l'entreprise, etc., tout cela, nous l'avons appris par nos ressources militantes.

Nous n'avons été associés à rien, ce qui nous étonne énormément. Nous aurions aimé débattre. Pourquoi l'intégralité du plan de réorganisation du fret sur les quinze dernières années n'a-t-elle pas été défendue par le Gouvernement ? D'ailleurs, nous avons eu des échanges avec la commissaire européenne, qui nous a fait part de deux choses. D'abord, de son étonnement devant la précipitation du gouvernement français : elle disait qu'on avait le temps, qu'il fallait examiner les choses. Ensuite, elle a exprimé son étonnement sur nos

argumentations. Nous aurions aimé vraiment pouvoir débattre avec la SNCF, la direction de l'entreprise et le Gouvernement. Est-il possible, par exemple, de tracer les flux financiers de Fret SNCF sur les quinze dernières années ? Pas simplement ses déficits, ses résultats nets directs, mais aussi ce qu'il a généré comme produits de cessions et tout ce que nous avons pu soulever.

La commissaire européenne nous a dit que si le gouvernement français avait fait à chaque nouveau plan une note d'information sur le fait que c'était dans la continuité du premier, il n'aurait pas été impossible de le considérer comme respectant les règles de l'Union européenne sur la restructuration des secteurs publics. Nous sommes donc très dubitatifs.

Il est difficile de peser sur la situation puisque les courriers de désengagement de l'entreprise ont été envoyés et les contrats ont été dénoncés. Il est toujours possible de revenir en arrière, mais cela suppose quelques actions. Quand nous avons su que les courriers étaient en phase de préparation, nous avons immédiatement interpellé le Gouvernement pour qu'il interrompe la procédure, au moins le temps que l'on s'assure que les trafics puissent être repris, notamment l'emblématique Perpignan-Rungis. Nous constatons que nos alertes n'ont pas été écoutées. Aujourd'hui, la proposition consiste à dire que Fret SNCF pourrait continuer à sous-traiter pour on ne sait pas qui. Nous nous demandons si nous n'allons pas monter notre propre entreprise ferroviaire. Ces situations sont caricaturales ! S'agissant du Perpignan-Rungis, la proposition du nouvel appel à manifestation d'intérêt prévoit 12 millions d'euros de subventions par an. Nous avons évalué en 2020 qu'il fallait 1 000 équivalents Perpignan-Rungis pour atteindre 25 % de part modale, soit 12 milliards d'euros de financements publics. Ensuite, on vient nous faire la leçon sur le fait que nos solutions sont coûteuses et que l'argent public est rare ! Nous avons vraiment l'impression qu'il faut tout faire pour sauver le plan et la réforme de 2018, quoi qu'il en coûte.

Un petit point également sur la situation du secteur en général, parce que je ne voudrais pas que votre commission pense que seul Fret SNCF est en difficulté. La compagnie ECR – DB Cargo –, filiale de la Deutsche Bahn et principal concurrent de Fret SNCF en France, n'a pratiquement pas eu, et je crois même pas eu du tout, un seul exercice excédentaire depuis sa création. Une recapitalisation est intervenue il y a quelques années pour 150 millions d'euros. Les derniers exercices, c'est moins 15 millions en 2018, moins 3 millions en 2019, moins 15 millions en 2020, moins 1,8 million en 2021, pour un chiffre d'affaires de 150 millions. Donc on est à 10 % de perte la plupart des années. La situation du fret n'est absolument pas réglée par le système.

Le plan de relance vanté par Mme Élisabeth Borne tout à l'heure a permis de faire surnager les principales entreprises. S'il n'avait pas été mis en place à ce moment-là, non seulement Fret se retrouvait en difficulté, mais toutes les entreprises concurrentes étaient en voie de très grande précarité, à l'exception des marchés de niche comme la fourniture de fret aux travaux, la plupart du temps aux travaux de la SNCF. Les compagnies qui font les travaux sont rentables. Nous pourrions d'ailleurs nous interroger sur les conditions d'attribution des marchés dans le domaine.

Les chargeurs sont globalement satisfaits de la SNCF, mais deux problématiques se posent. Ce sont d'abord les trains qui ne sont pas assurés aux horaires prévus, donc les sillons horaires qui ne sont pas respectés. Le Groupement national du transport combiné estime la proportion de sillons non respectés à 30 %, liés exclusivement à la logique des travaux de nuit. Il a été prévu 210 millions d'euros de budget pour améliorer cette situation, mais sur un budget de réseau de 4 milliards, je pense qu'on ne va pas améliorer grand-chose. Et surtout,

fondamentalement, nous voyons que la production de l'Infra rentre en confrontation avec la production des exploitants. La confrontation des intérêts, c'est quelque chose que nous avons beaucoup dénoncé. Or plus on avance, plus les intérêts divergent.

Le deuxième sujet est le coût de l'énergie et je me dois quand même d'y faire référence. En 2021, le mégawattheure coûtait 56 euros ; nous en sommes à 475 euros. Les chargeurs demandent une régulation du marché et une limitation du prix à 180 euros du mégawattheure. La régulation, finalement, est une chose positive.

**M. le président David Valence.** Vous avez évoqué des contacts avec le cabinet de la Première ministre. Je crois qu'il s'agissait d'août 2023, et non pas 2022. C'est donc en août 2023, plusieurs semaines après l'annonce de la solution de discontinuité, connue le 23 mai et au sujet de laquelle il y a eu un échange avec les organisations syndicales un peu avant, le 14 mai.

Vous parliez de vos échanges avec la commissaire européenne et nous aimerions prendre connaissance des traces écrites, notamment à propos de ce que vous évoquez sur le défaut d'information à la suite des différents plans. Cela signifie-t-il que la remontée d'informations sur la stratégie du fret par différents gouvernements – d'ailleurs de différentes tendances politiques – a été insuffisante ? La transmission d'information aurait peut-être pu nuancer le regard porté sur l'activité de fret ferroviaire. Nous souhaiterions des éléments écrits sur ce que vous attribuez à la commissaire européenne.

**M. Hervé Gomet, expert CGT.** Peut-être faut-il informer la commission d'enquête de la procédure ouverte depuis 2015 en Roumanie. Depuis cette date, la Roumanie et la Commission européenne discutent, négocient. En tout cas, l'opérateur historique roumain existe toujours, il n'y a pas de procédure de discontinuité économique de cette structure. C'est peut-être aussi une volonté de discuter de façon longue et appropriée dans un pays qui a certes moins de poids économique que la France et qui a donc moins de poids diplomatique auprès la Commission européenne. Il y parvient néanmoins.

**M. le président David Valence.** Parlons-nous d'une enquête approfondie ou d'une procédure ouverte par les plaintes d'autres entreprises comme c'était le cas pour la France depuis 2016 ?

**M. Hervé Gomet.** C'est une procédure européenne dans le cadre d'aides illicites au secteur ferroviaire et à l'opérateur historique roumain.

S'agissant de l'émergence d'une solution de discontinuité ou de discussion qu'il y aurait pu avoir avec l'entreprise, j'ai été secrétaire du comité de groupe SNCF de 2018 à 2022, donc juste après la réforme ferroviaire. Nous avons eu énormément de discussions sur la mise en place de cette réforme et spécifiquement sur la création de la SAS Fret SNCF qui est intervenue le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Ces discussions ont été pour beaucoup informelles, non écrites, mais je pense que la commission doit être informée. Dès la promulgation de la réforme, le 27 juin 2018, les dirigeants de l'entreprise nous ont dit qu'il y avait un risque très fort sur la SAS Fret SNCF. C'est le point faible de cette réforme du ferroviaire, notamment vis-à-vis de la Commission européenne. À l'époque, certains dirigeants nous disent que si jamais l'épée de Damoclès s'abat sur nous, on liquidera la société nouvellement créée. De toute façon, elle a en plus été créée sous la forme simplifiée. On a une entreprise de 1 milliard d'euros et de 5 000 salariés et on crée une société anonyme simplifiée, une SAS ! C'est quand même un peu particulier dans le paysage, même si ce n'est pas interdit. Cette forme juridique existe et

d'autres entreprises peuvent l'utiliser. En tout cas, la SAS n'est pas dotée d'un conseil d'administration. Il y a très peu de discussions. Il est très simple de la supprimer. Nous pouvons nous interroger et nous nous interrogeons déjà à l'époque. D'ailleurs, nous pouvons vous fournir nos écrits de la période 2018, même jusque très récemment, sur la mise en place de la SAS Fret SNCF et les conséquences que cela pourrait avoir sur cette société. Déjà, à l'époque, on disait qu'elle était un peu mort-née, en raison des nombreux risques qui pesaient sur elle. Il y avait des préoccupations quant à sa viabilité. La procédure de discontinuité est, pour nous, une procédure de liquidation. Qu'on l'appelle comme on voudra, mais c'est une liquidation de la société.

Peut-être faut-il dire aussi quelques mots de la construction financière et organisationnelle de la SNCF. Quand, le 1<sup>er</sup> janvier 2020, la SAS Fret naît, cette société existe déjà puisque la SNCF utilise l'intégration fiscale. Fret SNCF SAS est créée le 1<sup>er</sup> janvier 2017 et seulement activée le 1<sup>er</sup> janvier 2020. La réforme du ferroviaire intervient en juin 2018. Un an et demi avant, on a déjà créé la structure. On la nourrit, *via* le transfert de ses actifs, dans la nuit du 31 décembre 2019 au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Cela a été reconnu dans les différentes auditions : on savait qu'il y avait un risque et qu'il y avait des plaintes depuis 2016. Ce n'est pas quelque chose qui a été vécu comme un choc dans l'entreprise ou au Gouvernement, même si cela a été dit comme cela au départ, puisque la chose était largement établie et connue.

*Via* le comité d'établissement de Fret SNCF, et comme la procédure européenne le permet, nous avons demandé à être associés au débat et à être entendus par Bruxelles. Nous avons fait un déclaratif, nous avons mandaté un avocat, nous avons rempli tous les documents nécessaires parce que nous considérons que nous sommes intéressés dans ce dossier, comme la loi européenne le prévoit. À ce jour, les réponses de la Commission européenne n'ont pas été données. La procédure est mise en place et le *deal* est en train d'être passé entre le gouvernement et la Commission européenne. Il ne semble donc pas nécessaire d'entendre les parties intéressées ou prenantes. Cet aspect mériterait d'être exploré : nous représentons 5 000 salariés et nous ne pouvons même pas être entendus par la Commission européenne alors que la loi européenne le permet.

Un droit d'alerte économique a également été exercé, comme la loi française le prévoit, sur les conséquences économiques. Ce droit prend un temps relativement long et l'entreprise et le Gouvernement ne souhaitent pas attendre les conclusions de la commission d'enquête, qui seront certainement rendues publiques en fin d'année, mais également les conclusions du droit d'alerte économique déposé en CSE avant la mise en œuvre de la discontinuité. Peut-être les conclusions montreront-elles que la discontinuité n'est pas la bonne solution, mais le Gouvernement aura demandé, avec la SNCF, de la faire et on ne pourra plus revenir en arrière. C'est un peu ubuesque puisqu'on a le temps. En Allemagne, la procédure a commencé il y a deux ans. Nos échanges avec les Allemands montrent que ces derniers négocient sans se précipiter.

Nous nous demandons finalement si cette procédure de la Commission européenne n'est pas une aubaine. Il était temps, somme toute, d'en finir avec un opérateur public, de passer à autre chose, de changer le cadre social et de vraiment privatiser.

**M. Lionel Ledocq.** Avons-nous été associés à une solution de discontinuité ? Non. Tout comme vous, nous avons appris le 18 janvier qu'une enquête de la Commission européenne avait été ouverte pour des aides illégales. Nous avons été reçus par le ministre et

la direction de Fret SNCF et du groupe pour nous expliquer un petit peu les intentions de l'État.

À ce moment-là, il y avait plusieurs pistes. La première était de laisser l'enquête aller à son terme et d'être blanchis : on ne doit rien à personne, tout va bien. La deuxième hypothèse, c'était d'être reconnus coupables au bout des dix-huit ou vingt-quatre mois d'enquête et de rembourser les 5 milliards. La troisième solution était la fameuse discontinuité. Nous en avons pris connaissance le 23 mai par M. Clément Beaune, qui a décidé de l'appliquer. Avant, nous n'avions absolument aucun échange sur cette discontinuité.

M. le rapporteur a demandé si le cadre social était garanti. À cette heure-ci, il ne l'est pas. Tout ce que nous savons, c'est que le cadre social va être discuté pour les deux nouvelles entités et qu'il ne sera pas le même que celui qui prévaut aujourd'hui à Fret SNCF. Il sera clairement au rabais. Si nous n'acceptons pas de discuter, on nous menacera d'appliquer l'accord de branche.

J'en viens à la viabilité de la nouvelle entité. En raison de l'enquête menée par la Commission européenne, les chargeurs perdent confiance en Fret SNCF. Or si les clients s'en vont, il n'y a plus d'argent et l'entreprise ferme, c'est mathématique !

Avons-nous eu connaissance d'une étude d'impact environnemental ? Non. Il existe déjà une entité officielle qui s'est positionnée pour reprendre les flux sur ses propres moyens humains et matériels. Tout le monde sait que le marché ferroviaire est en flux tendus pour le matériel et les conducteurs, qui sont une denrée très rare. Si une entreprise ferroviaire privée se positionne avec ses propres moyens sur des flux rentables, et plus que rentables, elle ne pourra pas assurer à la fois ce marché et ses propres marchés. Cela signifie qu'au niveau environnemental, nous aurons à parler de report modal inversé.

Via ETF, nous échangeons avec nos homologues allemands. Ils n'ont pas forcément quelque chose à dire ni à faire, puisque pour l'instant, officiellement, leur gouvernement reste sur un *statu quo* et n'a pris aucune décision. S'ils veulent aller jusqu'à la fin de l'enquête de la Commission européenne, c'est qu'ils sont sûrs d'eux. Nous verrons qui, du gouvernement allemand ou du gouvernement français, a raison.

**M. Julien Troccaz.** S'agissant des fameuses lignes rouges qui ont été affichées, nous réaffirmons que le report modal va être inversé. On déstabilise tout un secteur. Il n'y a pas que les organisations syndicales qui le disent. M. Alexandre Gallo écrit dans un article publié le 25 mai dans *La Vie du rail* : « *Les menaces qui pèsent sur Fret SNCF ne sont pas une bonne nouvelle, ni pour le marché, ni pour les chargeurs, ni pour l'environnement.* » Je donne un exemple très concret. On dit que la SNCF a une capacité de mutualisation fédératrice, ce qui signifie que l'on a des cheminots et des cheminotes qui se consacrent à la fois aux trains dédiés et aux trafics de gestion capacitaire. Concrètement, une organisation est en place. Prenons l'exemple des Eaux d'Évian : la SNCF proposait deux machines, ce qui correspondait bien à l'entreprise et au chargeur ; elle a voulu apporter une réorganisation et a perdu le marché parce qu'elle l'avait déstabilisé.

C'est ce qui est en train de se passer. Le report modal inversé se produira, quoi qu'on en dise, parce qu'on a déstabilisé un secteur qui possède des habitudes d'organisation. Quand on achemine un train dans une usine, l'entreprise mobilise des salariés pour réceptionner la marchandise...



**M. Guillaume Bouslah-Sellier, SUD Rail.** Depuis l'annonce de la discontinuité, deux flux sur les vingt-trois ne circulent plus, le flux Barcelone-Bettembourg et le flux Valenton-Sète. Ce sont deux flux qui n'ont jamais été lancés. Soit les marchandises transitent dans des camions, soit on ne sait pas où elles sont passées. C'est en tout cas du report modal.

La viabilité de la nouvelle entité repose pour nous sur une série de conditions qui ne sont nullement garanties. Il faut soutenir le fret ferroviaire par des aides suffisantes et durables : ce n'est pas du tout garanti. Il faut pouvoir compter sur un rythme de croissance, or les transports de marchandises par rail ces vingt dernières années n'ont pas été une activité très croissante. Il faut savoir aussi compter sur la poursuite et l'accélération de la productivité : après tous les plans sociaux subis par les cheminots, c'est un peu difficile à entendre. Il faut enfin un soutien fort de l'actionnaire : l'actionnaire de la SNCF, c'est l'État, et même cela n'est plus garanti puisqu'on veut ouvrir le capital de la nouvelle entreprise.

La ligne rouge du cadre social nous a déjà été annoncée par la direction des ressources humaines de l'entreprise. Elle ne veut pas transposer les accords actuels dans la nouvelle société.

**M. Sébastien Mariani.** Un groupe de travail des administrateurs a été créé en 2019 à l'initiative du directoire du groupe public ferroviaire. Ces réunions n'ont pas donné lieu à des comptes rendus, mais j'ai sous les yeux les notes qui avaient été prises par les administrateurs, dont je faisais partie, et qui disaient que le dispositif avec l'unité d'affaires fret, avec un compte de dette séparé mais situé dans la holding, avait été présenté à l'époque à la Commission européenne. Les trois possibilités rappelées par M. Ledocq avaient été explicitées sur ce que pouvait faire la Commission. Il avait été dit à l'époque que ce dispositif, présenté à la Commission européenne, n'avait pas suscité d'observation. Par ailleurs, l'État pourra s'opposer aux décisions de la Commission.

Tout cela a été corroboré par la position de l'État : nous avons rencontré à l'époque le ministre des transports, M. Jean-Baptiste Djebbari, qui nous avait dit que le scénario de discontinuité n'était pas son scénario préféré et que l'État se positionnerait contre une décision de la Commission qui viendrait remettre en cause cette position exprimée de neutralité. De fait, nous n'avons pas connu ensuite de situation intermédiaire où un scénario de discontinuité aurait été préparé avec nous. Cela signifie qu'à un moment donné, la discontinuité s'est imposée.

Nous aimerions tous vous croire, monsieur le président, quand vous dites que l'application d'une discontinuité sur le plan du droit européen ne fera pas obstacle aux dispositions de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, qui fait référence aux activités exercées au 31 décembre 2019 par le groupe public ferroviaire. Mais cette ambiguïté existe dans les scénarios de continuité du cadre social présentés aujourd'hui à sein du groupe, notamment par la SAS Fret SNCF, et elle existe au sujet de la continuité du cadre social. En tout cas, ce n'est pas cela qui est projeté aux salariés à l'heure actuelle par les représentants de Fret SNCF.

**M. le président David Valence.** Il ne s'agit pas de me croire ou de ne pas me croire. Ma remarque consistait simplement à dire que deux droits différents n'emportaient pas des conséquences identiques. C'est une règle de droit classique. Je n'ai pas pris d'engagements sur « le sac à dos social » des salariés de Fret SNCF – je ne suis pas en situation de prendre des engagements sur quoi que ce soit.

**Mme Hugnette Tiegna (RE).** Par quels moyens estimez-vous judicieux de parvenir à l'objectif du doublement de la part modale du fret à l'horizon 2030 ? Je sais que c'est un sujet important dans la planification écologique. Dans cette perspective, que proposez-vous pour que le coût du fret routier s'équilibre avec le coût du fret ferroviaire ?

Dans quelle mesure la prise en compte des enjeux environnementaux structure-t-elle vos stratégies en matière de fret ferroviaire ? Je sais que les syndicats travaillent sur ces sujets.

Enfin, j'aimerais relayer l'inquiétude des entreprises qui sont amenées à faire transporter leurs produits par le rail. Il y a bien sûr deux aspects. Quand il s'agit de matériaux non périssables, il n'y a pas de sujet, mais quand il s'agit de denrées alimentaires, il y a beaucoup plus de freins. Que pouvez-vous dire pour essayer de les rassurer ? Comme vous le savez, pour que le fret ferroviaire puisse se développer, on a besoin du concours de chacun.

**Mme Christine Arrighi, rapporteure spéciale.** Messieurs, merci pour l'ensemble de vos contributions extrêmement documentées, qui témoignent de votre attachement à votre métier et à la grande famille du fret. M. Jean-Pierre Farandou, que nous avons auditionné hier, a témoigné également de cet attachement à cette grande maison du fret. C'est important parce que le fret ferroviaire émet beaucoup moins de gaz à effet de serre, de carbone, et c'est un coût économisé qui, au niveau de la société, nous permet d'aller vers la neutralité carbone, contrairement au tout poids lourd.

Je note votre sentiment de défiance à l'égard des engagements passés, ainsi que le paradoxe qui fait qu'en supprimant cette entité fret et en ne la garantissant pas pour l'avenir, on pourrait remettre du camion sur la route. C'est aussi le découragement des personnels et la perte potentielle de compétences. Je tiens à souligner l'historique extrêmement intéressant qui nous a été présenté : on découvre que la SAS Fret a été créée en 1<sup>er</sup> janvier 2017 pour être activée en 2020.

Quant à l'assurance donnée d'un scénario de discontinuité qui serait juridiquement garanti, rien n'est moins sûr. En tout état de cause, avez-vous une réponse de la Commission européenne ? Je pense que non, mais j'aimerais vous l'entendre répéter. Ce n'est pas une question de droit facile.

Enfin, vous est-il venu à l'esprit que le durcissement de la Commission européenne puisse être directement lié à la volonté du Gouvernement de se débarrasser du sparadrap de la dette du fret et que la solution présentée aujourd'hui comme un moindre mal par rapport à l'engagement de la procédure puisse avoir été négociée au niveau national ? Vous citez l'exemple de la Roumanie où les discussions se tiennent depuis bien longtemps. Pourquoi, après vingt-cinq de patience, la Commission durcit-elle soudainement sa position ? Cette solution qui nous est apportée pour sauver le fret ne serait-elle pas en réalité la réponse du Gouvernement à une volonté précédemment exprimée, mais qui n'a pas pu se concrétiser ?

**M. Thomas Portes (LFI-NUPES).** Je vous remercie pour les présentations et les éléments utiles que vous avez versés au débat.

J'ai deux questions pour les représentants de la CGT. Il a été dit tout à l'heure que le nouveau plan était dans la continuité des plans menés à Fret SNCF et qu'il s'agissait d'une opération de privatisation. Pouvez-vous préciser ces propos ? Je n'ai pas eu la réponse à la question que j'ai posée tout à l'heure à Mme Elisabeth Borne sur les raisons poussant à séparer la maintenance de la future entité. M. Jean-Pierre Farandou a dit que c'était une punition. Ce

n'est pas une réponse qui me convient vraiment. J'aimerais savoir pourquoi on sépare aujourd'hui la maintenance.

Plusieurs intervenants ont évoqué la question de la non-régénération du réseau, donc des travaux de nuit, donc l'impossibilité de faire circuler des trains de fret la nuit. Or, il me semble de mémoire qu'avant, on savait faire passer des trains en faisant des travaux. J'ai posé la question de l'impact de la sous-traitance dans les travaux et des conséquences sur la circulation des trains. Ce matin, M. Rapoport, que vous connaissez, a dit qu'il y avait une stabilisation, c'est-à-dire pas de recours massif à la sous-traitance par rapport à il y a dix ans. J'aimerais avoir votre point de vue : quel est le niveau actuel de la sous-traitance des travaux ? Y a-t-il un impact véritable sur la circulation des trains de nuit, notamment en raison du manque de formation aux risques ferroviaires de gens qui ne sont pas des cheminots et des fermetures de voies qui en résultent ?

J'ai également deux questions pour SUD Rail. Vous avez parlé du syndrome de France Télécom. Quand on a posé la question à M. Jean-Pierre Farandou sur l'avenir des salariés de Fret SNCF, il a semblé dire qu'il y avait une certaine facilité pour les conducteurs qui seraient pour une partie transférés aux TER parce qu'il y avait des besoins. Mais les conducteurs ne sont pas les seuls concernés par ces suppressions d'emplois, ou en tout cas ces reclassements, dans le groupe public ferroviaire. Que prévoit l'entreprise pour répondre aux inquiétudes des salariés ?

Vous avez dit que le report modal est déjà inversé, citant deux trafics à l'arrêt sur vingt-trois. Pensez-vous que ce mouvement va s'étendre aux autres trafics ? Avez-vous de réelles inquiétudes sur le fait que ces vingt-trois flux passent demain sur la route ? N'y a-t-il pas là une piste à étudier, puisque M. Clément Beaune a dit que l'une des lignes rouges est l'absence de report modal vers la route ?

Comme vous l'avez très bien décrit, la SNCF sera sous-traitante d'une entreprise privée qui va venir sur le marché. C'est quand même quelque chose qui paraît incroyable.

S'il n'y a pas de garantie qu'un de ces trafics sera repris par le privé, la SNCF ne peut-elle pas continuer à le gérer pour éviter que la nouvelle entité ne devienne sous-traitante d'une entreprise privée ? On détruit une entreprise publique et on demande de transférer des flux au privé. Même si le privé ne sera pas en capacité de le faire, il prendra les marchés et la SNCF assurera la sous-traitance. Cela interroge quand même sur la logique qui est derrière cette procédure de discontinuité !

**M. Laurent Brun.** Quels moyens pour doubler la part modale ? C'est un mélange de différents éléments, étant entendu que la question de la discontinuité est une donnée nouvelle. En 2020, la CGT avait publié un document intitulé « Ensemble pour le fret » dans lequel nous faisons treize propositions. Nous préconisons notamment une reconquête phasée parce que nous ne croyons absolument pas aux objectifs qui sont jetés en l'air. Le doublement du trafic ne nous paraît pas cohérent. Nous souhaitons phaser car il y a beaucoup de choses à remettre en place avant de regagner un développement. Par exemple, nous considérons que, de 2021 à 2030, il fallait assurer la reconstruction de l'entreprise, avec pour objectif de regagner les trafics perdus en 2000. En parallèle de cette reconstruction, il fallait lancer les travaux lourds qui s'avèrent nécessaires, sur l'infrastructure notamment.

Cela permettrait une deuxième phase d'accélération dans laquelle, grâce à l'achèvement de ces travaux lourds, on pouvait espérer, entre 2030 et 2040, une progression

massive des volumes et une consolidation pour les dix dernières années. On entrerait ainsi dans un cercle vertueux. Après avoir assuré des constructions de volumes massifs, on pourrait associer de nouveaux trafics et de consolider ce développement.

Pour donner un seul exemple, la part de marché du ferroviaire dans les produits métalliques équivaut à environ 40 %. Imagine-t-on passer à 80 %, ce qui signifierait que l'on deviendrait pratiquement monopoliste sur les produits métalliques ? Cela nous paraît totalement délirant. Il faut regarder les choses de manière précise. Un certain nombre de marchés doivent être développés, celui des produits métalliques comme d'autres, mais il faut aussi trouver de nouveaux marchés. À l'exception du Perpignan-Rungis, on ne fait pratiquement plus de primeur. Pourquoi ? Parce que nous n'achetons plus de wagons réfrigérés, parce que les marchés d'intérêt national ont été beaucoup délocalisés et ne sont pas embranchés, parce qu'il n'y a pas de stratégie réelle de liaison avec les ports fluviaux et maritimes pour transporter les importations ou exportations de produits alimentaires. Tout cela nécessite une implication forte de l'État et un peu de temps, sans quoi il est impossible de développer ce type de marché nouveau. Je parle des produits alimentaires, mais il y a par exemple des déchets qui aujourd'hui ne sont pas du tout transportés par la SNCF, ou le bois, qui n'est pratiquement plus transporté par train. Pour un certain nombre de secteurs, il est nécessaire de créer l'activité.

Cela ne se fera pas simplement par des incantations. Nous avons un peu l'impression de voir des sorciers qui font la danse de la pluie. Parfois, il pleut. Parfois, un train est créé par l'opération du marché, mais, la plupart du temps, c'est plutôt la désagrégation du système ferroviaire à laquelle on assiste. Si l'on prend l'exemple du Perpignan-Rungis, pourquoi faut-il 12 millions de subventions par an ? Parce que vous avez d'abord un train, ce qui suppose d'assurer l'investissement en matériel roulant, notamment les wagons, pour une très petite quantité de charge. Le Perpignan-Rungis est un train symbolique, mais c'est une toute petite fraction des produits alimentaires français. Ensuite, il n'y a pas de boucle logistique : le retour se fait à vide. Forcément, cela multiplie les coûts. Pour créer une boucle logistique, il convient d'obtenir tous les marchés nécessaires. Non seulement il faut vous assurer les infrastructures, mais il faut aussi vous assurer que tous les marchés restent à la main de la même entreprise. Si vous faites du Perpignan-Rungis pour monter des primeurs à Rungis et qu'ensuite, à Rungis, vous récupérez des bananes qui viennent du Havre et que vous les amenez à Lille, que de Lille vous récupérez des pommes de terre que vous descendez à Lyon et qu'à Lyon, vous récupérez les fruits de la Drôme pour les transporter par exemple à Perpignan, vous avez fait votre boucle, votre train est plein en permanence et donc rentable. Cette politique de volume faisait la force de la SNCF. Si vous perdez l'un des trafics cités, toute votre boucle tombe par terre, c'est pourquoi personne n'ose se lancer dans ce style d'exploitation.

Il y a un paradoxe aujourd'hui. On ne créera pas de nouveaux marchés dans les conditions actuelles. C'est la raison pour laquelle nous défendons une discontinuité alternative, une discontinuité dans laquelle nous proposons de recréer un service de fret au sein de la SA SNCF Voyageurs. Ce service se chargerait de tous les éléments à caractère stratégique national. La règle de la concurrence est une règle absolue, sauf quand un État considère qu'il y a des éléments stratégiques qui lui imposent d'exclure ces éléments. Parmi ces éléments stratégiques, nous proposons d'inclure tout ce qui est régalién, les transports de l'armée, les transports nucléaires, les éléments sécuritaires, les transports exceptionnels et les transports chimiques, les marchés à créer, tous ces éléments nouveaux sur lesquels il faut investir massivement et, peut-être, éponger un peu les plâtres. Il faut y ajouter le wagon isolé, faute de quoi le wagon isolé ne repartira pas. Aujourd'hui, le wagon isolé n'existe plus. Ce qu'on appelle le wagon isolé, ce n'est déjà plus du wagon isolé comme on le faisait il y a vingt

ans, quand on allait chercher un wagon dans une entreprise. Aujourd'hui, ce sont des coupons de wagons. S'il n'y a pas un certain nombre de coupons de wagons préétablis par les entreprises, on ne va pas les chercher car l'objectif est de limiter le nombre d'opérations de manœuvre.

Évidemment, plus vous augmentez le coupon nécessaire, plus vous réduisez le nombre des entreprises qui sont capables de fournir. Si l'on veut un développement massif du transport ferroviaire, il faut aller chercher les wagons des PME et il faut construire des embranchements particuliers. Il faut mettre en place une organisation de production dans laquelle un wagon peut être intégré pour un système efficace. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Nous proposons, puisque cela ne fonctionne pas dans le cadre du marché, d'intégrer le wagon isolé dans ces éléments à caractère stratégique national et de le sortir de la concurrence actuelle.

Les questions environnementales sont importantes parce que le train est un mode « doux ». Or l'État n'a pas de politique de report modal aujourd'hui. Il existe une politique de subventions qui vient en concurrence d'une logique de transport gratuit valant pour le mode routier. Malheureusement, nous sommes obligés de constater qu'à chaque fois que le ferroviaire obtient des subventions, il est rare que le routier n'obtienne pas derrière des aides au moins équivalentes.

Nous ne pouvons pas garantir que la discontinuité satisfait aux exigences de la Commission européenne et nous nous posons énormément de questions sur le fait que la commissaire soit en disponibilité et vise un autre poste : aujourd'hui, *quid* de ses engagements ? S'agissait-il d'engagements personnels ou collectifs ? Comme nous n'avons pas été associés aux discussions, nous serions bien en peine de le dire. Nous pouvons cependant imaginer qu'en fonction du nouveau ou de la nouvelle commissaire, le regard pourrait être différent – peut-être plus dur, du reste – sur le dossier.

« Se débarrasser du sparadrap du fret », c'est une évidence et c'est une évidence pour tout le monde. L'activité de fret, par sa taille, est anecdotique dans le groupe SNCF. C'est quelque chose qui existe, mais qui n'est pas forcément recherché et désiré – pas dans le cas des cheminots évidemment, pour qui c'est une activité extrêmement symbolique, importante et qui pourrait redevenir importante, y compris économiquement. Que l'on veuille se débarrasser du sparadrap au niveau gouvernemental, c'est aussi une évidence. Comme je le disais, le marché est difficile. La question que l'on peut se poser s'entend par rapport au déficit des compagnies privées. Affaiblir un peu l'entreprise principale ne permettrait-il pas d'éviter que l'ensemble du château de cartes ne s'écroule ? Ce sont des spéculations, mais on est en droit de se poser ces questions-là.

Il ne s'agit pas simplement de changer le nom ou de modifier les actifs : il s'agit bien d'une opération de privatisation. On nous a explicitement dit qu'il fallait changer la nature du capital, avec probablement une entrée partielle ou majoritaire au capital. On nous a garanti que ce serait du capital public. Nous imaginons donc – mais, là encore, c'est une hypothèse –, que cela pourrait être la Caisse des dépôts et consignations, parce que ce sont des scénarios courus et recourus, chauffés et réchauffés. À nos yeux, ce sont les étapes de privatisation supplémentaires.

**M. Hervé Gomet.** Les travaux de régénération correspondent pratiquement à 100 % de sous-traitance. SNCF Réseau n'assure plus de missions de régénération. Tout est sous-

traité à des filiales de grands groupes comme Bouygues, Eiffage, Vinci, ceux-là mêmes qui sont propriétaires des concessions autoroutières.

S'agissant de la maintenance et de la volonté de faire deux sociétés, il faut savoir qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, la SAS Fret SNCF a été constituée : on prend environ 500 cheminots de la direction du matériel, en charge de la maintenance, on les transfère de façon obligatoire vers la SAS Fret SNCF. Ce qui est proposé dans la discontinuité, c'est que ces mêmes 500 salariés qui ont déjà été transférés il y a trois ans dans la SAS soient de nouveau transférés dans une autre entité qui s'occuperait uniquement de la maintenance du transport ferroviaire de marchandises, mais qui pourrait offrir des prestations de maintenance aux opérateurs privés, puisque les opérateurs privés sont un peu dépourvus de ce savoir-faire.

Finalement, on favorise le marché privé. D'après ce qui nous a été dit, cela ne s'inscrit pas dans le cadre de la procédure de discontinuité mais relève d'un choix stratégique de l'entreprise. Ce n'est pas, je le répète, une obligation liée à la procédure de discontinuité.

**M. Julien Troccaz.** Dans une crise écologique, le ferroviaire est évidemment incontournable, indispensable. Or les décisions prises sont irréversibles. On a une crise écologique et on enlève des voies ! Des embranchements particuliers sont supprimés. Dans un pays comme le nôtre, on enlève des voies pour installer des zones industrielles ou autres. Quand on a enlevé des voies et qu'on a construit des bâtiments à la place, il est difficile de les remettre. Il faudrait une mesure permettant de tout arrêter et de faire un état des lieux de l'existant.

Pour revenir à cette image du sparadrap, nous sommes dans une séquence où, évidemment, la liquidation et la privatisation de Fret SNCF arrangent plutôt bien la direction de la SNCF. Au niveau du TER, de SNCF Voyages et même d'Intercités, on a aussi cette accélération du démantèlement à travers la privatisation. Une nouvelle contre-réforme ferroviaire revient après 2018, avec application en 2020. Une nouvelle étape se dessine et toutes les SA ou SAS vont devenir des filiales de rang deux. Pour la direction de la SNCF, les planètes sont plutôt alignées. Cela fait le lien entre le syndrome de France Télécom, Clément Beaune et la commissaire européenne. Pour les cheminots, rejoindre Fret SNCF a été un choix de carrière. Pendant la crise du covid, les collègues du fret ferroviaire étaient les premiers de cordée parce qu'il y avait des denrées importantes à transporter. Or ils sont en train de comprendre qu'un *deal* a été passé avec une commissaire européenne, sans aucune trace écrite. Personne, même au plus haut niveau du Gouvernement, n'a la moindre trace écrite.

La direction de la SNCF est notre employeur, soumis à l'obligation de préservation de la santé morale et physique de ses salariés. On ne parle pas de management, on parle d'employeur. La semaine dernière, nous avons demandé à la direction de se rapprocher du directeur de cabinet, mais elle a répondu n'avoir rien vu ni rien lu. Cette situation renvoie au syndrome de France Télécom et nous lançons l'alerte en tant que représentants du personnel. La direction de la SNCF explique qu'il faudra faire des efforts l'année prochaine pour la prochaine filiale et les prochaines sociétés. Les cheminots n'ont aucune réponse ni aucune perspective.

Il faut parler du *deal* passé avec la Commission européenne, sans se limiter au courrier adressé par Clément Beaune à Jean-Pierre Farandou pour lui donner la feuille de route après la table ronde du 22 mai.

**M. Fabrice Charrière, UNSA Ferroviaire.** Je reviens sur la question du report modal et des moyens qui pourraient être mis en œuvre pour développer le fret ferroviaire à l'instar d'autres pays – puisqu'il ne s'agit pas d'inventer des choses qui fonctionnent à l'extérieur mais de regarder ce qui se passe par exemple en Pologne, en Allemagne où on est aux environs de 20 % de part modale ferroviaire, contre 30 % pour la Suède et l'Autriche et plus de 33 % pour la Suisse. On constate, en France, que les sillons utilisés par le fret ferroviaire ne concernent que quelques axes. C'est un problème d'infrastructures : il y a trop peu d'itinéraires fiables et les nœuds ferroviaires sont saturés. Nos voisins ont consenti des investissements plus importants pour maintenir et développer leur réseau, accordé des subventions de fonctionnement, et également mis en place une incitation au report modal – laquelle consiste bien souvent à interdire aux poids lourds de circuler à certains moments ou sur certains axes et à mettre en place des péages routiers.

**M. Lionel Ledocq.** Actuellement, nous n'avons aucune assurance de la Commission européenne. Vous avez auditionné le ministre des transports, M. Clément Beaune. Nous avons suivi cette audition en direct. Il a indiqué avoir participé à six réunions vérifiables dans son agenda avec Mme Margrethe Vestager. Ce que nous savons, c'est juste ce que M. Beaune veut nous faire entendre. Mme Vestager a eu des réunions avec des députés européens, elle déclare qu'elle n'a absolument rien demandé au Gouvernement et que le calendrier n'est pas aussi rapide que ce que le Gouvernement et la direction de Fret SNCF et du groupe veulent nous faire entendre.

Quant à la nouvelle entité « New EM », – Nouvelle Entreprise Maintenance – les agents de Fret SNCF ont de quoi être très en colère de la situation. Les agents de maintenance, qui dépendaient de Technifret Maintenance dans le temps, ont été intégrés à la SAS Fret SNCF en 2020. Ils n'ont rien demandé à qui que ce soit et ils subissent la double peine.

**M. Pascal Couturier.** S'agissant des enjeux écologiques, on parlait tout à l'heure de conviction. Le ferroviaire joue clairement en faveur de l'urgence climatique car il a des atouts indéniables. Le premier est qu'il émet peu de CO<sub>2</sub>. Au-delà, des atouts vont rester. Nous voyons que d'autres modes de transport sont en train de se transformer. De nouvelles technologies se mettent en place, par exemple en matière d'hydrogène et d'électricité, pour lesquelles le ferroviaire garde ses atouts. D'un point de vue énergétique, la physique joue pour le ferroviaire. Le contact rail-roue nécessite très peu d'énergie pour déplacer un convoi ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport. Au-delà du fret, le ferroviaire a la capacité de répondre aux enjeux du *mass transit* pour décongestionner les grandes villes.

Pour autant, si l'on veut le développer, il faut déjà un réseau performant. Cela renvoie à la question des investissements, qui ont été insuffisants. On pourrait parler longuement du désengagement de l'État au fil du temps, qui a conduit à un retard assez important. On a beaucoup de difficultés à dédier des itinéraires au fret, ce qui n'est pas le cas dans un pays comme l'Allemagne. Nous avons aussi des problèmes de congestion des grands nœuds ferroviaires, avec des trains de fret qui traversent des grandes gares, ce qui n'est plus le cas dans d'autres pays. Une autre question est celle des investissements dans la signalisation, comme le RTMS. Il faut avoir davantage de trains qui circulent, donc augmenter les flux. Le premier volet est un volet d'investissement qui aujourd'hui n'est pas suffisant pour pouvoir répondre aux enjeux.

Le deuxième élément a trait aux territoires. Dans d'autres pays, les politiques privilégient un centre de gravité beaucoup plus proche des territoires. En Suisse, les politiques publiques se dessinent au niveau territorial en associant de nombreux acteurs. En France,

certaines initiatives paraissent intéressantes. Nous voyons par exemple des contrats d'investissement qui associent l'État, les régions, mais aussi les chargeurs. La démarche vise à anticiper le risque. Prenons le cas des carriers ou des céréaliers. On doit rénover des voies de service pour desservir par exemple un silo ou une carrière. Lorsque l'industriel s'est engagé sur des investissements pour un temps assez long, avec une aide de la région et une aide de l'État, il est peut-être moins enclin à faire du report modal parce qu'il a des investissements à rentabiliser. Ce sont des éléments sur lesquels la France est peut-être plus en retard. La discontinuité risque de dégrader ce maillage territorial. La vision territoriale de Fret SNCF permet de constater qu'une partie du territoire n'est plus du tout desservie, notamment l'ouest de la France. C'est une réalité.

En ce qui concerne le modèle économique, je rappelle que nous avons une marge opérationnelle positive en 2022 et 2021 ainsi qu'un *cash-flow* libre à l'équilibre, c'est-à-dire pas de dettes, ce qui permettait effectivement de financer les investissements. Le modèle était fondé comme sur un triptyque, avec un développement des trafics qui associait le développement des trafics du combiné et des trafics de wagon isolé. Aujourd'hui, on vient bousculer ce modèle, alors qu'il permettait, tels que les objectifs étaient posés, de bénéficier d'une stabilité d'ici à 2030, à la condition de maintenir les subventions publiques, qui sont un peu l'alpha et l'oméga, et une stabilité des effectifs de production.

En zoomant un peu au niveau des territoires, un autre risque apparaît. Si l'on impose des outils de productivité, telle que la modélisation pour les deux nouvelles filiales, cela peut conduire à renoncer à certains trafics compliqués à capter et peu rentables au profit de trafics plus faciles à opérer. C'est un risque que l'on accentue encore. Or la fracture territoriale est déjà là. Il suffit de regarder la carte des dessertes ferroviaires pour constater que la France n'est pas irriguée partout de la même manière.

Il faut avoir un opérateur robuste. La CFDT considère qu'une entreprise en bonne santé doit conjuguer des enjeux économiques et des enjeux sociaux. Pour répondre à la question posée sur le cadre social, je renvoie au dossier transmis aux élus du CSE le 29 mai. La continuité du cadre social n'est pas assurée : dans ce dossier, l'entreprise fait part du maintien du statut du régime spécial de retraite et de prévoyance, mais d'autres éléments du cadre social, notamment l'organisation du travail ou les contours des métiers, seraient adaptés. Quant aux grands éléments fondateurs du cadre social, ils sont renvoyés à une négociation à la fin de l'année. Si l'on veut assurer l'outil de développement, il faut une entreprise qui se porte bien, avec des gens qui ont envie de travailler pour l'activité de fret ferroviaire.

Je reviens à la question relative à la Commission européenne. À l'instar de nos collègues, nous n'avons pas, à ce stade, d'engagement ou en tout cas de prise de position écrite qui confirmerait que ces scénarios valident un point de vue juridique.

Quant à votre remarque sur le « sparadrap du fret », il faut se placer à hauteur d'agent. Les arguments juridiques que l'on a pu évoquer ressemblent un peu à un tour de magie. Les agents ne comprennent pas comment, d'un seul coup, on se transforme face à cette discontinuité. Déjà, c'est un mot que l'on n'emploie pas souvent. Les agents, au début, n'avaient pas compris ce que signifiait « discontinuité économique ». On arrivait à une discontinuité d'activité, à une discontinuité de marque. Ce mot emporte beaucoup de significations. Il y a eu une phase de stupéfaction, qui se transforme maintenant en colère. Cette décision de discontinuité est injuste et injustifiée. Nous avons évoqué la première saison en 2018. Nous entrons dans la deuxième saison, et l'on se demande si la troisième saison n'est pas en train de se dessiner. Cette saison verra un glissement de ces deux filiales, qui ne vont



pas vivre très longtemps, vers une stratégie de type Rail Logistics Europe. Les trains reviendront non pas à l'opérateur public, mais à des filiales de type Captrain. C'est une question que, légitimement, la CFDT se pose aujourd'hui.

**M. le président David Valence.** Merci beaucoup à tous pour la qualité des échanges et pour les éléments que vous avez apportés, à la fois factuels et d'opinion. Même si des visions et des sensibilités très différentes s'expriment au sein de la commission, soyez certains que nous considérons le fret ferroviaire comme une voie d'avenir.

*La séance s'achève à dix-huit heures quarante-cinq.*

---

### **Membres présents ou excusés**

*Présents.* - Mme Christine Arrighi, Mme Sophie Blanc, M. Sylvain Carrière, Mme Mathilde Desjonquères, Mme Sylvie Ferrer, Mme Sandrine Le Feu, Mme Marie Lebec, M. Pascal Lecamp, M. Matthieu Marchio, M. Thomas Portes, M. Nicolas Ray, M. Nicolas Sansu, Mme Huguette Tiegna, M. David Valence, M. Hubert Wulfranc