



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Développement du transport ferroviaire de marchandises

Question écrite n° 14773

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur le développement du transport ferroviaire de marchandises. Le secteur des transports, routiers essentiellement, représente 30 % des émissions de CO₂ et le train est donc possiblement un puissant moyen de décarbonation. Sa place était de 14,6 % en 2009 et seulement de 10 % en 2021 alors que sa part serait en Allemagne de 18 %. L'Europe a un objectif de 30 %. L'État a affirmé son intention de doubler la part du transport ferroviaire des marchandises. 1. Il existe en l'état un différend avec la commission européenne qui reproche à l'État d'avoir antérieurement subventionné la SNCF et d'avoir ainsi faussé la concurrence dans ce domaine. La solution envisagée, dite de discontinuité, est la création de deux structures, une en charge de la maintenance et l'autre en charge de l'activité même mais avec l'abandon d'une partie de ce qui est fait par d'autres entreprises. Elle lui demande quelles garanties seront apportées au maintien d'une capacité suffisante de la part de la SNCF et si les propositions alternatives faites par les acteurs ont été étudiées. 2. Par ailleurs, la vétusté des infrastructures limite le développement du fret et expliquerait la mauvaise qualité des sillons proposés. Des investissements évalués à plus de 10 milliards d'euros sur dix années sont nécessaires. Un rapport sénatorial de 2022 notait des incohérences dans les plans de l'État (stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire et projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau) sur les mesures à financer. 3. Enfin la fiscalité française *via* une écotaxe à l'achat de poids lourds n'a pas d'effet comparable à celle existant dans d'autres États prenant en compte les gabarits, charges et distances (par exemple celle existant en Allemagne) et permettant de financer d'autres infrastructures routières mais aussi ferroviaires ou fluviales. La taxe est basse au départ car l'objectif n'est pas d'avoir un effet repoussoir pour tous mais d'inciter au changement progressif. Elle lui demande donc de préciser la concertation menée pour ne pas fragiliser les moyens du fret ferroviaire existant, les engagements de l'État en matière de développement de celui-ci au travers d'une programmation annuelle des investissements et enfin sa volonté d'évaluer les dispositions incitatives existantes ailleurs en Europe et leur possible adaptation au contexte français.

Texte de la réponse

L'Etat est pleinement mobilisé pour la relance du fret ferroviaire. Dans cet objectif, la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, publiée en septembre 2021 et validée par décret du 18 mars 2022, est en cours de déploiement et comprend 73 mesures opérationnelles construites en partenariat étroit avec les acteurs du secteur. Dans le sillage du lancement de cette stratégie, une enveloppe budgétaire additionnelle de 170 M€ a été mise en place à partir de la loi de finances pour 2021 afin de renforcer les soutiens à l'exploitation aux services. Si la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire prévoyait initialement le maintien de cette enveloppe supplémentaire jusqu'en 2024, son maintien jusqu'en 2030 a été annoncé en mai 2023 afin de continuer à soutenir les opérateurs fortement impactés par les crises récentes (coûts de l'énergie, mouvements sociaux début 2023), de donner de la visibilité aux acteurs pour favoriser l'investissement. Dans le prolongement des engagements pris dans le cadre du plan de relance et des travaux menés par le conseil d'orientation des infrastructures, le Gouvernement a annoncé, en mai 2023 également, un plan d'investissements de 4 Md€ dont la moitié financée par l'Etat. L'ambition est, d'ici 2032, de poursuivre la dynamique d'investissement initiée dans le cadre du plan de relance en faveur des infrastructures spécifiques aux services de fret ferroviaire. Un travail

partenarial d'identification et de programmation des investissements est actuellement mené entre l'Etat, SNCF Réseau et les représentants de l'Alliance 4F. Concernant l'avenir de Fret SNCF, à la suite de l'ouverture par la Commission européenne en janvier 2023 d'une procédure formelle sur les conditions de financement de l'entreprise, des échanges ont eu lieu entre l'Etat français et la Commission. L'Etat fait tout depuis cette date pour éviter le scénario du pire, à savoir une issue négative de la procédure qui se traduirait par l'obligation pour Fret SNCF de rembourser plus de 5 Md€. Une telle décision conduirait en effet immédiatement à la liquidation de Fret SNCF, supprimerait de nombreux emplois et remettrait plus d'un million de camions sur les routes chaque année. Plutôt que de prendre le risque – réel en cas d'inaction – de voir disparaître Fret SNCF, et à travers lui une grande partie du fret ferroviaire français, dans les mois qui viennent, la solution privilégiée est de mener une transformation de l'entreprise, qui permettra à terme que la commission européenne puisse constater l'existence d'une discontinuité économique et éteindre le risque de remboursement des 5 Md€. Cette solution garantit la préservation intégrale du cœur d'activité de fret SNCF qu'est la gestion capacitaire, clé pour le report modal et indispensable à nos territoires. Elle respecte également les trois lignes rouges que le Gouvernement s'était fixées, à savoir (i) l'absence de tout licenciement pour les statutaires comme les contractuels (100 % des emplois dans le ferroviaire sont préservés, et 90 % des emplois seront maintenus au sein de la nouvelle organisation), (ii) l'absence de privatisation (le groupe SNCF conservera la majorité du capital), et (iii) l'absence de report modal sur la route.

Données clés

Auteur : [Mme Marietta Karamanli](#)

Circonscription : Sarthe (2^e circonscription) - Socialistes et apparentés

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14773

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transition écologique et cohésion des territoires](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 janvier 2024](#), page 622

Réponse publiée au JO le : [11 juin 2024](#), page 4968