ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Demande de nationalisation de FRET SNCF

Question écrite n° 5212

Texte de la question

M. Thomas Portes interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports sur l'avenir de FRET SNCF. Le 18 janvier dernier, la Commission européenne a ouvert une enquête approfondie afin de déterminer si certaines mesures de soutien françaises en faveur de Fret SNCF sont conformes aux règles de l'UE en matière d'aides d'État. Autrement dit, la commission entend vérifier que la filiale n'a pas bénéficié d'un avantage économique indu vis-à-vis de ses concurrents. En 2018, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire a instauré la création de la société anonyme FRET SNCF qui est alors devenue une filiale du Groupe Public Unifié (GPU). Cette décision avait été largement contestée par les syndicats, pour qui ce transfert constituait le prélude de la liquidation de FRET SNCF, la forme juridique choisie (SAS) permettant de fermer plus facilement l'entreprise. Désormais, Bruxelles s'interroge sur les avances de trésorerie, estimées entre 4 et 4,3 milliards d'euros, envoyés par la maison mère SNCF entre 2007 et 2020. La commission souhaite enquêter également sur l'annulation de la dette d'un montant de 5,2 milliards d'euros et sur l'injection d'un capital de 170 millions d'euros lors du lancement de la filiale en société commerciale. Si l'enquête concluait à une aide anti-concurrentielle au désavantage des autres opérateurs ferroviaires de marchandises privés, l'avenir de la société serait mis en danger. Cela pourrait notamment conduire à la réattribution de la dette dans les comptes de FRET SNCF, ce qui pourrait, à terme, entraîner la liquidation de la société, avec toutes les conséquences sociales, économiques et environnementales que cela suppose, la FRET SNCF comptant aujourd'hui un peu moins de 5 000 salariés. Les conséquences seraient désastreuses pour le système ferroviaire en général et particulièrement pour le transport de marchandises. M.le député demande donc à M.le ministre si, face à l'échec de la loi 2018 qui a fait que Fret SNCF est devenue une filiale de droit privé, il entend engager la nationalisation de cette branche indispensable pour le transport de marchandises.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est pleinement mobilisé en faveur du développement du fret ferroviaire, secteur stratégique pour la décarbonation du transport de marchandises. Ce moyen de transport reste plus que jamais une solution dans la planification écologique pour atteindre les objectifs climatiques ambitieux de notre pays. Il convient de rappeler à ce sujet l'importance des moyens consacrés par l'Etat au secteur : outre le maintien d'aides à l'exploitation à un niveau historiquement élevé, ce sont 4 Md€ qui seront mobilisés d'ici 2032 dans des infrastructures spécifiques au fret ferroviaire, dont la moitié par l'Etat, dans le cadre de la déclinaison du plan d'avenir pour les transports annoncé par l'ancienne Première ministre, Elisabeth Borne, en février 2023. A la suite de l'ouverture par la Commission Européenne en janvier 2023 d'une procédure formelle sur les conditions de financement de Fret SNCF, des échanges ont eu lieu entre les autorités françaises et la Commission. Le Gouvernement fait tout 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 des milliers d'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 purement et simplement 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 que constitue la gestion capacitaire, clé pour le report modal et indispensable à nos territoires. Elle respecte également les trois lignes rouges que le Gouvernement s'est fixées, à savoir 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), l'absence de privatisation et l'absence de report modal sur la route. Pour l'Allemagne, la procédure est ouverte depuis janvier 2022, et l'instruction est encore en cours. Des informations disponibles, de source publique puisque nous n'avons pas d'éléments plus précis sur une enquête approfondie de la Commission, les autorités allemandes seraient en cours de discussion avec la Commission, notamment sur une possible aide à la restructuration. À cet égard, il semble que la situation de DB Cargo diffère de celle de Fret SNCF, qui avait déjà bénéficié en 2005 d'une aide à la restructuration validée par la Commission européenne, et ne conduise pas une restructuration imposée. Les autorités françaises resteront bien entendu vigilantes sur le dossier DB Cargo aux fins de s'assurer que le principe d'équité a été respecté. Mais des situations différentes induiront des remèdes par nature différents.

Données clés

Auteur : M. Thomas Portes
Circonscription : Seine-Saint-Denis (3e circonscription) - La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 5212
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 31 janvier 2023, page 864
Réponse publiée au JO le : 11 juin 2024, page 4904