



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Protection du Fret ferroviaire

Question écrite n° 9763

Texte de la question

M. Bertrand Petit interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur ses annonces concernant le Fret SNCF à la suite de l'ouverture d'une enquête par la Commission européenne le 18 janvier 2023. Cette procédure à l'encontre de la France est motivée par un non-respect des règles sur les aides d'État censées éviter les « distorsions de concurrence ». Depuis 2006, date de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, sa situation n'a cessé de se dégrader. Alors que cette libéralisation devait être le remède pour relancer le trafic, celui-ci s'est écroulé de 30 %. Fret SNCF a de son côté vu le nombre de cheminots passer de 15 000 à 5 000 et a perdu des parts de marché ne transportant plus qu'environ 50 % d'un trafic exsangue (près de 2/3 de volume de marchandises transportées en moins pour Fret SNCF depuis 2003). On le sait, le fret ferroviaire compte de nombreux avantages stratégiques et écologiques : stratégique car il permet la souveraineté industrielle française ainsi qu'un maillage fin, désenclavant certains territoires. Écologique car un train de 35 wagons représente l'équivalent de 55 camions de 32 tonnes. À l'heure où les transports pèsent pour 32 % des émissions carbonées hexagonales et 12 % pour le seul transport routier de marchandises, le fret ferroviaire est un levier majeur pour réduire les émissions de gaz à effets de serre. Aussi, il lui demande si le Gouvernement entend revenir sur sa décision de ne pas céder les trains dédiés à la concurrence représentant une perte de 30 % du volume total de l'activité de Fret SNCF afin de mener une politique ambitieuse de transports de marchandises par le ferroviaire et compatible avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre.

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'État au secteur, dont le ministre chargé des transports a annoncé encore le renforcement récemment. D'ici 2032, 4 Md€ seront ainsi mobilisés dans des infrastructures spécifiques au fret ferroviaire, dont la moitié par l'État, dans le cadre de la déclinaison du plan d'avenir pour les transports annoncé par la Première ministre en février dernier. Par ailleurs, les aides à l'exploitation seront augmentées de 30 M€ par an à partir de 2025 et pérennisées à ce niveau jusqu'en 2030, ce qui portera à 330 M€ le total des aides à l'exploitation versées chaque année contre 80 M€ en 2017, avec une visibilité assurée à long terme. 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 pire scénario, 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.

Données clés

Auteur : [M. Bertrand Petit](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (8^e circonscription) - Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe NUPES)

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 9763

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [4 juillet 2023](#), page 6085

Réponse publiée au JO le : [1er août 2023](#), page 7303