



## 17ème législature

<b>Question N° : 736</b>	<b>De M. Julien Gokel ( Socialistes et apparentés - Nord )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports ferroviaires</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Avenir du fret ferroviaire français</b>	<b>Analyse &gt; Avenir du fret ferroviaire français.</b>
Question publiée au JO le : <b>08/10/2024</b>		

### Texte de la question

M. Julien Gokel appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports, sur l'avenir du fret ferroviaire français et les conséquences du plan de discontinuité de Fret SNCF imposé par le Gouvernement. En janvier 2023, la Commission européenne a formellement ouvert une enquête sur le soutien financier de l'État envers Fret SNCF, estimant que les aides perçues par le principal opérateur du fret ferroviaire français, entre 2007 et 2019, étaient illégales en raison du principe de concurrence libre et non faussée. La réponse immédiate apportée par le gouvernement d'Élisabeth Borne a été l'arrêt de l'enquête de la Commission européenne en échange d'un plan dit « de discontinuité » de Fret SNCF. Autrement dit, l'État s'est plié aux exigences libérales de l'ouverture à la concurrence en proposant le démantèlement de Fret SNCF au 1er janvier 2025, avec sa scission en deux entités et la cession de 30 % de ses lignes, à des concurrents, notamment étrangers, alors même qu'elles rapportent 20 % de son chiffre d'affaires et concernent près de 500 cheminots au niveau national. Parmi les 23 lignes qui seront cédées à la concurrence, on trouve notamment la ligne stratégique Lens-Dunkerque (59), essentielle pour le transport de marchandises entre le Nord et les grands ports maritimes. Ce choix précipité est regrettable, non seulement sur le plan social et humain, mais également sur le plan environnemental et économique. La libéralisation du secteur, le manque de pilotage stratégique et d'investissement ont montré leurs effets. En 20 ans, la part du fret ferroviaire a été réduite de moitié pour atteindre à peine 10 % aujourd'hui, un taux beaucoup plus faible que la moyenne européenne (18 %). Alors que la France s'est donné l'objectif de doubler la part du fret ferroviaire d'ici 2030 et que l'Union européenne, à travers le *Green Deal*, entend atteindre la neutralité carbone en 2050, il est urgent de se donner les moyens de ces ambitions autrement qu'en démantelant Fret SNCF. En 2022, l'Allemagne s'est trouvée dans la même situation que la France s'agissant de son entreprise ferroviaire publique Deutsche Bahn (DB), mais le gouvernement allemand, qui avait initialement envisagé un plan de démantèlement, a finalement opté pour un plan de développement du fret ferroviaire public, en récupérant notamment des flux de Fret SNCF. Il demande donc si le Gouvernement entend suspendre son plan de discontinuité, offrir des garanties aux 453 salariés concernés dont une quarantaine dans le Dunkerquois, entamer de nouvelles négociations avec la Commission européenne et proposer une véritable stratégie pour le développement du fret ferroviaire, intégrant notamment une meilleure connexion avec les grands ports maritimes.