

ALLIANCE
ÉCOLOGIQUE
ET SOCIALE

REMETTRE LE FRET SUR LA BONNE VOIE

POUR UN MORATOIRE
DU PLAN DE LIQUIDATION
DE FRET SNCF



Alliance écologique et sociale – PJC

<https://alliance-ecologique-sociale.org/>

L'Alliance écologique et sociale est née en janvier 2020 de la volonté de syndicats et d'associations environnementales de changer les termes du débat et de défendre **une vision profondément sociale et environnementale** de notre société. Ce collectif était initialement baptisé *Plus jamais ça (PJC)*.

Convaincu·e·s de la fausse opposition entre la préservation de la planète et la création d'emplois, entre la fin du mois et la fin du monde, nous avons décidé de porter ensemble des propositions fortes de rupture avec le système capitaliste défaillant. Nos combats sont basés sur des actions concrètes, collectives et ancrées dans la réalité des luttes. Ils apportent une réponse aux crises que notre société traverse, qu'elles soient sociétales, environnementales, économiques ou sanitaires.

Alors que Fret SNCF est menacée de liquidation, nos associations environnementales et nos syndicats s'unissent pour défendre cet outil indispensable à la transition écologique du transport de marchandise. Alors qu'il faudrait investir et relancer le secteur du fret ferroviaire, outil essentiel à la transition écologique, le gouvernement fait l'exact inverse. Il s'apprête à liquider le seul opérateur public de transport ferroviaire, Fret SNCF, d'ici la fin de l'année 2024. Pour éviter la déroute écologique, sauver le fret ferroviaire et éviter d'avoir plus de camions sur les routes, nous devons faire pression sur le gouvernement de toute urgence.

Non à la disparition de Fret SNCF ! Signez notre pétition pour sauver l'acteur public du fret ferroviaire et éviter d'avoir plus de camions sur les routes :

<https://agir.greenvoice.fr/petitions/on-veut-du-fret-ferroviaire>

Sommaire

Synthèse

1. Fret SNCF : histoire d'une liquidation

L'État français, le mauvais élève du fret

Le gouvernement français, l'élève zélé de la commission européenne

2. Défendre le fret ferroviaire : un impératif écologique

Le plan du gouvernement : un soutien direct aux émissions de GES

Développer une chaîne logistique décarbonée

3. Développer le fret ferroviaire pour notre bien être

Réguler le transport routier : un impératif sanitaire

Un réseau routier congestionné

4. Défendre le fret ferroviaire : un impératif social et économique

La destruction d'un savoir faire

Des emplois perdus, des vies brisées

Une libéralisation à contre temps

Conclusion

Annexe : conséquences du report modal vers la route des trains entiers dédiés

Synthèse

Le transport représente 31% des émissions de gaz à effet de serre (GES) en France, ce qui en fait un enjeu crucial dans la lutte contre le changement climatique. Le transport routier des marchandises et des voyageurs est le plus émetteur : le transport ferroviaire émet entre 9 et 14 fois moins de gaz à effet de serre. **Plutôt que de promouvoir le report modal des marchandises vers le train, le gouvernement français a décidé de liquider le principal opérateur de fret ferroviaire en décembre prochain.** Il justifie cette décision par des pressions de la Commission européenne, laquelle estime que Fret SNCF doit être sanctionnée pour avoir reçu des subventions publiques. Pourtant, de nombreux opérateurs de fret historiques sont soutenus par les gouvernements européens. Au lieu de temporiser, le gouvernement français a opté pour un plan de liquidation de l'entreprise Fret SNCF appelé "discontinuité économique", qui entraînera non seulement la disparition de l'entreprise, mais également un probable report modal vers la route faute de repreneurs, augmentant ainsi les émissions de CO2 et compromettant les objectifs climatiques nationaux.

À l'opposé de cette déstabilisation du transport de marchandises, **nous avons besoin d'un véritable plan de développement afin de respecter les objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.** En effet, le fret ferroviaire français est déjà en retard sur ses objectifs, avec seulement 9% des marchandises transportées par train, contre 20% dans toute l'Union européenne. Depuis l'ouverture à la concurrence en 2006, sa part modale a diminué de moitié, entraînant une perte significative d'emplois. Outre les enjeux climatiques, le transport routier dégrade, contrairement au train, la qualité de l'air, avec des impacts significatifs sur la santé publique. La disparition de l'entreprise Fret SNCF aura des conséquences sociales pour les 5 000 cheminot.es du secteur, créant une nouvelle crise sociale pour des milliers de familles. De plus, cette déstabilisation hypothèque le développement nécessaire du train dans les prochaines années.

La défense du fret ferroviaire public est cruciale pour répondre aux urgences sociale, climatique et sanitaire. C'est pourquoi **l'Alliance écologique et sociale demande un moratoire sur le plan de démantèlement de Fret SNCF et appelle à un engagement en faveur du développement de ce mode de transport plus durable.** Il est essentiel que le gouvernement revoie sa politique en matière de transport de marchandises et s'engage en faveur d'un plan de développement du fret ferroviaire public SNCF, pour des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

1. Fret SNCF : histoire d'une liquidation

a. L'État français, le mauvais élève du fret

Le secteur des transports en France est l'un des principaux contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre, représentant 31% du total, avec une tendance alarmante à la hausse depuis les années 1990. Comparé au transport routier, le transport ferroviaire émet entre 9 et 14 fois moins de gaz à effet de serre¹, offrant ainsi une alternative plus respectueuse de l'environnement. Pourtant, ce mode de transport n'est pas privilégié pour le transport des marchandises en France. Le fret ferroviaire accuse un retard par rapport à ses homologues européens, ne représentant que 9% du marché des marchandises transportées par train, contre une moyenne de 20% dans toute l'Union européenne.

L'histoire du fret ferroviaire en France a connu deux inflexions majeures. La première remonte au début des années 1970, lorsque les chocs pétroliers auraient dû favoriser le train avec l'augmentation du prix du baril de pétrole. Cependant, la dématérialisation de l'économie française a compensé cette tendance favorable en réduisant l'avantage comparatif du train par rapport aux poids lourds. Le transport de charbon s'est réduit, la sidérurgie a décliné, et la mondialisation des échanges a entraîné l'importation de biens manufacturés de petite taille.

Ensuite, avec l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence en 2006, la part modale de ce mode de transport en France a été divisée par deux, entraînant une perte de près de deux tiers des effectifs de cheminot-es dans le secteur (passant de 15 000 à 5 000 cheminot-es aujourd'hui). Cette tendance contraste avec celle des voisins européens, où le fret ferroviaire reste un mode de transport résilient. Alors que l'UE vise à porter cette part à 30% d'ici 2030, la France se contente seulement de doubler son chiffre actuel, révélant ainsi un manque flagrant d'ambition. Pire encore, la décision a été prise en mai dernier de démanteler l'entreprise Fret SNCF et de l'obliger à mettre sur le marché des sillons ferroviaires, sans aucune garantie que ce ne soit le report modal vers la route qui l'emporte.

¹ Les chiffres des émissions de gaz à effet de serre entre le fret routier et le fret ferroviaire varient entre 14 fois pour l'[Alliance](#) écologique et sociale, 11 fois pour le [Shift Project](#) et 9 fois pour la [SNCF](#). Ces différences peuvent s'expliquer selon que l'on considère le fret ferroviaire uniquement en traction électrique ou que l'on incorpore les 20% des trains de fret qui fonctionnent au diesel.

b. Le gouvernement français, l'élève zélé de la commission européenne

Comment comprendre une telle situation ? Des scénarios de réduction des émissions de gaz à effet de serre sont élaborés par l'État, et il existe un consensus pour reconnaître au transport ferroviaire un avantage comparatif pour atteindre ces objectifs, en l'absence d'une alternative décarbonée sur les routes avant plusieurs années. Pourtant, le gouvernement porte un coup fatal à une entreprise qui vient tout juste d'équilibrer ses comptes et qui offre un service décarboné. La raison de cette irrationalité réside dans le zèle du gouvernement à satisfaire la Commission européenne, qui estime que Fret SNCF doit être sanctionnée en raison des subventions publiques reçues au détriment de ses concurrents privés, violant ainsi les règles de la concurrence.

Après plusieurs années d'enquête préliminaire, le 18 janvier 2023, la Commission européenne a lancé une "enquête approfondie" contre Fret SNCF pour non-respect des règles sur les aides d'État, principalement concernant des avances de trésorerie effectuées par la SNCF au profit de Fret SNCF, totalisant un montant de 5,3 milliards d'euros. La Commission estime que Fret SNCF, filiale de la SNCF, a bénéficié de subventions publiques via la holding SNCF (entreprise 100 % publique), au détriment de ses concurrents privés, ce qui contrevient aux règles de la concurrence sur un marché libéralisé. À l'issue de la procédure, qui peut durer plusieurs années, la Commission pourrait exiger de la SNCF qu'elle récupère les 5,3 milliards d'euros auprès de Fret SNCF, ce qui pourrait entraîner la faillite de l'entreprise.

Plutôt que d'entrer en conflit avec la Commission, ou même de simplement temporiser, le gouvernement a opté pour un scénario à marche forcée appelé "discontinuité économique". Celui-ci prévoit de liquider l'entreprise actuelle en décembre 2024 pour créer deux nouvelles entités, suffisamment différentes de l'ancienne pour que la Commission considère que les nouvelles entreprises ne bénéficient plus des avantages de l'ancienne. Ce plan, présenté par Clément Beaune le 23 mai 2023, est en cours de mise en œuvre et prévoit, outre la liquidation de Fret SNCF et la création de ces deux nouvelles entreprises, la cession de l'activité de trains entiers aux concurrents. Cela représente 47 % des marchandises transportées et 30 % de l'activité de l'entreprise, ainsi que la vente de 40 % des biens immobiliers et la suppression d'environ 500 postes (sur 5000). Preuve de l'irrationalité économique, le plan du gouvernement impose à la future entreprise une interdiction pendant 10 ans de candidater sur tout appel à projet, ce qui équivaut à couper un bras et une jambe au patient et à lui interdire l'accès aux soins.

Il n'est pas trop tard pour réorienter la politique de transport en France : le fret ferroviaire est bénéfique pour le climat, l'aménagement du territoire et notre qualité de vie. Un moratoire sur le plan de discontinuité est urgent, et doit précéder l'élaboration d'un plan de développement du fret ferroviaire pour atteindre l'objectif fixé par l'UE de tripler la part de marchandises transportées par le train.

2. Défendre le Fret ferroviaire : un impératif écologique

a. Le plan du gouvernement : un soutien direct aux émissions de GES

Les principaux concurrents européens de Fret SNCF n'ont pas les moyens de reprendre les trains que l'entreprise devrait céder. Dès lors, il est fort probable que sur les 23 flux² que Fret SNCF doit céder à la concurrence, certains ne trouvent pas de repreneur et que les marchandises basculent vers la route. L'Alliance écologique et sociale a publié fin décembre 2023 (voir annexe) une étude démontrant que cela entraînerait entre 300 000 et 520 000 camions supplémentaires circulant chaque année sur les routes françaises. Cette augmentation se traduirait par une hausse des émissions de gaz à effet de serre : entre 230 000 et 460 000 tonnes de CO₂ supplémentaires par an, soit l'équivalent de la pollution d'une ville de 25 000 à 50 000 habitants.

Le choix du gouvernement de négliger le fret ferroviaire est en totale contradiction avec les objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Alors que la France s'est engagée à réduire ses émissions de 9,9 millions de tonnes équivalent CO₂ chaque année jusqu'en 2030, l'abandon du fret ferroviaire conduira à une augmentation d'environ 5% de ce budget. En d'autres termes, alors que le gouvernement devrait s'efforcer de réduire l'empreinte carbone de notre économie, il dilapide du CO₂ dans l'atmosphère pour de pures raisons idéologiques. Ce laxisme budgétaire sur le plan carbone contraste avec les annonces de rigueur pour les finances publiques faites par Bercy.

En outre, il détruit un outil qui fonctionne et qui est nécessaire à long terme pour engager la planification écologique. Cette incohérence risque de compromettre la capacité de la France à atteindre ses objectifs climatiques. Le choix fait par le gouvernement de délaissier le fret ferroviaire est en contradiction avec la trajectoire définie par la SNBC du secteur du transport, qui encourage le report modal en soutenant les mobilités actives et les transports massifiés et collectifs (fret et voyageurs) et en développant l'intermodalité³.

Un moratoire sur le plan de discontinuité est un impératif pour éviter que le budget carbone de la France ne dérape davantage.

² Un flux correspond à un itinéraire donné.

³ https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc#scroll-nav_3

b. Développer une chaîne logistique décarbonée

L'affaiblissement du fret ferroviaire va donc se traduire à court ou moyen terme par un report modal vers la route. Or, le fret routier comptabilise 26% des émissions du secteur routier, alors qu'ils ne représentent que 2% des véhicules en circulation. Et à court terme, aucune solution décarbonée crédible n'existe. La technologie n'est développée que pour des transports de courte ou moyenne distance, avec une autonomie maîtrisée de 210 km pour des camions de 16t⁴. Le développement d'une telle flotte, combiné aux vélos cargos, peut d'ailleurs favoriser le développement d'une logistique du dernier kilomètre, articulée au transport de marchandises par le train et les voies fluviales.

Le fret ferroviaire est quant à lui un mode particulièrement peu émetteur du point de vue environnemental, compte tenu de sa capacité : un train équivaut à 40 poids lourds. D'après l'étude réalisée par le cabinet Altermind pour l'alliance 4F, le doublement de sa part modale (de 9 à 18 %) permettrait d'éviter entre 16 et 30 milliards d'euros d'externalités négatives, c'est-à-dire des nuisances à l'ensemble de la société (bruit, congestion, émission de CO₂, pollution de l'air, accidents...) sur la période 2021-2040⁵.

D'autre part, parier sur une électrification à long terme du transport de marchandises sur route n'est pas sans poser de sérieux problèmes environnementaux qui nourrissent les débats sur l'extractivisme et la revendication des sociétés civiles pour un moratoire sur l'extraction des ressources des grands fonds marins. Les limites de cette option, au-delà du temps nécessaire pour atteindre une technologie à maturité, résident en effet dans les ressources nécessaires à la production des batteries, mais également dans la consommation d'eau pour les produire. De plus, ces ressources limitées seront nécessaires pour l'électrification du parc automobile. Un arbitrage sera nécessaire, et le fret ferroviaire est la meilleure option pour réduire notre empreinte sur ces ressources.

Par ailleurs, cet argument de l'électrification de la flotte du fret routier a conduit le parlement européen à accepter l'augmentation du tonnage sur les routes. Ces méga camions, jusqu'à 60t et 25 m de long, conduiront selon le cabinet D-Fine à 10,5 millions de trajets de camions supplémentaires et 6,6 millions de tonnes de CO₂ de plus par an⁶. Le ministre des Transports a annoncé que la France s'opposerait aux 60t sur ses routes, raison de plus pour défendre le fret ferroviaire.

⁴ Rapport d'information du Sénat fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, par la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux, Par Mme Nicole BONNEFOY et M. Rémy POINTEREAU, p. 47

⁵ Altermind, Les co-bénéfices du fret ferroviaire – Éléments d'évaluation et propositions, Rapport pour l'Alliance Fret ferroviaire français pour le futur, juin 2020, p. 25

⁶<https://www.latribune.fr/economie/union-europeenne/mega-camions-les-eurodeputes-se-prononcent-e-n-faveur-de-leur-circulation-facilitee-au-sein-de-l-ue-992761.html>

3. Développer le fret ferroviaire pour notre bien être

a. Réguler le transport routier : un impératif sanitaire

Outre les enjeux climatiques, le transport routier contribue également à la pollution de l'air, avec des impacts significatifs sur la santé publique. Les valeurs limites de certains polluants atmosphériques sont régulièrement dépassées dans les grandes villes, entraînant des risques pour la santé et la pollution des sols. Le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air. Il contribue pour plus de 60% aux émissions des transports pour une majorité de polluants et est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NOx), de cuivre (Cu) et de zinc (Zn), tous secteurs d'activités confondus, ce qui a conduit à des condamnations de la France⁷. Ces polluants peuvent avoir des impacts considérables sur la santé et sont responsables de la pollution de certains sols⁸. En comparaison, le fret ferroviaire émet huit fois moins de particules nocives que le transport routier⁹.

b. Un réseau routier congestionné

La surfréquentation du réseau secondaire par les poids lourds¹⁰ conduit à la dégradation rapide du réseau et donc à un coût supplémentaire pour la collectivité. Le passage d'un poids lourd de 13 tonnes sur la chaussée équivaut au passage de 10 000 véhicules légers¹¹. Cette situation peut être particulièrement coûteuse pour les collectivités compétentes en la matière. La décision du Parlement européen d'autoriser les tonnages de 60t sur les routes ne peut qu'accentuer cet état de fait. Le développement de nouvelles routes pour répondre au congestionnement de la circulation ne peut être une option alors que l'artificialisation des terres doit être stoppée et que la réduction du trafic est une nécessité pour réduire les émissions de GES. Les contestations récurrentes envers ces projets, à l'instar de l'A69, doivent être entendues.

⁷ Par exemple, Conseil d'État 10 juillet 2020, association les amis de la terre et autres et Cour de justice de l'Union européenne, Commission européenne contre France, 24 octobre 2019, C-636/18.

⁸ Rapport du Sénat, *op. cit.*, p.19

⁹ *Ibid.*, p.24

¹⁰ *Ibid.*, p.32

¹¹ CEREMA

4. Défendre le fret ferroviaire: un impératif social et économique

a. La destruction d'un savoir faire

Le plan de discontinuité du gouvernement prévoit la création de deux entités économiques pour remplacer Fret SNCF. Ces deux entités seront amputées de leur capacité de développement et seront, en fin de compte, non viables. Les rapports commandés par le CSE de Fret SNCF à Secafi¹² alertent sur ce point. Le président du groupe, M. Pierre Ferracci, s'est appuyé sur ces rapports lors de son audience à l'Assemblée nationale en rappelant que : *“Dans la mesure où la société perd 10 % de ses effectifs et près de 30 % de son activité, la structure de coûts fixes devient plus élevée. [...] le plan d'évolution de Fret SNCF se traduit par une diminution de la productivité future de l'ordre de 10 points, toutes choses égales par ailleurs.”* Il ajoute que *“ce qui est proposé est très vraisemblablement injouable [...]. Je connais peu d'entreprises privées ou publiques capables de supporter un choc aussi brutal, surtout après les multiples restructurations qui ont déjà eu lieu lors des dernières années”*.

Lors de cette audition, l'analyse de M. Louis Gallois, ancien président de la SNCF, ne fut pas moins critique : *“Cette discontinuité s'accompagnerait d'une importante perte de trafic et de 20 % du chiffre d'affaires. En outre, il semble que les 30 % de trafics que Fret SNCF serait obligée de rétrocéder, c'est-à-dire de transférer à la concurrence, pour au moins dix ans, soient une partie de ceux qui rapportent de l'argent.”* La cession de ce trafic à la concurrence pose la question des ressources de la nouvelle entreprise créée, et l'incertitude quant à sa viabilité ne peut rassurer les chargeurs qui risquent de privilégier la route.

Ainsi, ce plan de discontinuité, en fragilisant durablement le principal opérateur de fret ferroviaire sur le territoire, risque de conduire à moyen terme à une perte importante de savoir-faire, de matériels, et d'emplois dans le fret ferroviaire au profit d'un report sur la route.

b. Des emplois perdus, des vies brisées

La destruction d'un outil nécessaire pour atteindre les objectifs de réduction de GES n'est pas seulement une catastrophe écologique et sanitaire. La disparition de l'entreprise a des conséquences concrètes pour les 5000 cheminots et cheminotes du fret. C'est tout d'abord la perte d'emplois pour certains, c'est également un sentiment de non-reconnaissance. Une insécurité qui accroît les risques psychosociaux dans

¹² Expertise relative à l'ouverture d'une instruction de Commission Européenne à l'encontre de FRET SNCF - CSE du 12 septembre 2023

l'entreprise. D'autant que l'entreprise a subi de nombreux plans de restructuration, avec la promesse maintes fois répétée d'un avenir sécurisé. Ainsi, l'abandon de Fret SNCF ouvre une nouvelle crise sociale pour des milliers de familles. À l'inverse, le développement du fret ferroviaire afin d'atteindre l'objectif fixé par l'UE de 30% de transport de marchandises par train permettrait de créer de nombreux emplois.

c. Une libéralisation à contre temps

Le plan de discontinuité économique du gouvernement s'inscrit dans la libéralisation des transports impulsée par l'Union européenne. Cette orientation vise principalement à instaurer la concurrence sur le marché concerné. Cependant, cet objectif va à l'encontre des impératifs écologiques et géopolitiques.

Les impératifs écologiques dictent que la préservation de notre environnement doit être prioritaire. Par conséquent, il est essentiel d'apporter un soutien public au secteur ferroviaire afin d'augmenter l'offre de transport, sa qualité et la fréquence des trains. Cela nécessite une saturation plus importante des lignes existantes, des investissements pour faciliter le transfert modal et des améliorations d'accès aux ports. C'est seulement dans ces conditions que le secteur des transports, qui peine à réduire ses émissions, pourra s'engager sur la voie de la durabilité.

De plus, le transport ferroviaire présente des avantages économiques significatifs lorsque l'on prend en compte toutes les externalités des différents modes de transport, en particulier en ce qui concerne le fret ferroviaire. La mise à mal de ce mode de transport est d'autant plus incompréhensible à l'heure où tout le monde s'accorde sur la nécessité de réindustrialiser notre économie. En effet, l'industrie a besoin d'un mode de transport efficace pour les charges lourdes, et le train, ainsi que le transport fluvial, sont des modes de transport compétitifs à cet égard.

La hâte du gouvernement à promouvoir le principe de concurrence est également en décalage avec les dynamiques internationales. Dans un contexte où la Chine et les États-Unis adoptent des politiques de plus en plus protectionnistes en subventionnant leurs activités économiques, les discussions sur les règles de concurrence imposées par la Commission européenne pourraient être remises en question.

Enfin, la préférence pour la route rend le fret dépendant aux carburants liquides fossiles et par conséquent vulnérable. Le Shift project¹³ pointe qu'en cas de baisse subie de l'approvisionnement pétrolier, liée à une pénurie ou une augmentation brutale du prix, le transport de marchandise sur longue distance ne pourra s'accomplir sur route. Défendre le fret ferroviaire conduit par conséquent à renforcer la résilience et la souveraineté du fret de marchandise dans son ensemble.

¹³https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2020/07/Secteur-amont-Fiche-Fret-Vision-globale_Avancement-PTEF-Juillet-2020.pdf

Conclusion

La défense du fret public est un enjeu d'urgences sociale, climatique, sanitaire. Son développement est une opportunité pour engager la bifurcation de nos modèles de transports. **C'est pourquoi l'Alliance Écologique et Sociale, qui regroupe des organisations syndicales, des associations et des ONGs écologistes, s'investit ces dernières semaines pour appuyer la revendication d'urgence des cheminot·es : un moratoire sur le plan de démantèlement du fret ferroviaire en France.** Il n'est pas trop tard pour changer de voie : le gouvernement doit revoir sa politique en matière de transport de marchandises, accepter ce moratoire et s'engager en faveur d'un plan de développement du fret ferroviaire public SNCF, pour des modes de transport plus durables et respectueux de l'environnement.

A l'appel des travailleurs et travailleuses du rail, nos organisations demandent plusieurs mesures indispensables pour assurer l'avenir du rail :

- **Créer un service public unifié et cohérent** du transport ferroviaire et routier des marchandises ;
- **Prélever 1 milliard d'euros par an sur les profits réalisés sur les sociétés d'autoroutes** pour les investir dans le développement des infrastructures ferroviaires fret ;
- **Fixer une écotaxe pour les poids lourds en transit qui refuseraient la solution du report modal**, destinée à alimenter un fonds national d'investissement à destination de projets de fret ferroviaire et maritime ;
- **Interdire les nouvelles constructions de zones logistiques** si celles-ci ne sont pas embranchées au réseau ferré.
- **Interdire la circulation des méga camions**

Annexe

CONSÉQUENCES DU REPORT MODAL VERS LA ROUTE DES TRAINS ENTIERS DÉDIÉS

Principales conclusions :

- La non-reprise de l'entièreté des trains dédiés par les concurrents de Fret SNCF et le basculement de ces trafics du rail vers la route représenterait un nombre considérable de camions supplémentaires sur les routes.
- Entre l'hypothèse basse (la plus optimiste en matière de reprise des flux) et l'hypothèse haute (la plus pessimiste en matière de reprise des flux), cela représenterait entre 299 408 et 524 865 poids lourds supplémentaires par an.
- Les 23 trains entiers dédiés représentent 10% des effectifs de Fret SNCF, 20% du chiffre d'affaires et 30% des trafics (chiffres annoncés par le gouvernement lors de la présentation du plan de discontinuité). Or en termes de charge de marchandises transportées, les 23 flux dédiés représentent 47% du total, soit près de la moitié.
- Le fret ferroviaire est beaucoup moins émetteur de CO₂ que le fret routier, surtout en traction électrique, ce qui est le cas pour la plupart des trains dédiés. Entre l'hypothèse basse et l'hypothèse haute, il serait émis à l'atmosphère entre 231 254 et 464 438 tonnes de CO₂ supplémentaires par an, soit l'équivalent d'une ville de 25 000 à 50 000 habitants chaque année.

Pour rappel : selon le plan dit de discontinuité présenté par le gouvernement, Fret SCNF doit céder à ses concurrents les trains entiers dédiés, soit 23 flux. Les trains entiers dédiés sont des trains affrétés par un seul client qui ont seul point de départ et d'origine. C'est l'activité la plus accessible et la plus rentable.

1. Avertissements

Les chiffres présentés dans cette note se basent principalement sur des données fournies par Fret SNCF via le Comité social et économique (CSE). Les méthodes de calcul et les hypothèses avancées ont été vérifiées par des experts du secteur ferroviaire, ainsi que des salariés de groupe ferroviaire. Toutefois, comme il s'agit d'hypothèses et de projections, elles peuvent être sujettes à des approximations.

2. Méthodologie de calcul

2.1 Nombre de camions

Pour chaque train entier dédié, nous disposons des données concernant le trafic en millions de tonne-kilomètres pour l'année 2023 (source : Fret SNCF, Dossier d'information consultation du CSE). Une tonne-kilomètre (tkm) est une unité de mesure correspondant au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre. (source : définition INSEE)

La charge moyenne d'un poids lourd est d'environ 15 tonnes (source : Ministère de la transition écologique).

Avec Google Maps, il est possible de calculer la distance approximative entre l'origine et la destination de chaque train entier dédié.

En multipliant la charge moyenne d'un poids lourd par la distance, on obtient les tkm pour un trajet donné par poids lourd. En divisant ensuite les tkm pour un flux dédié pour l'année 2023 par les tkm d'un poids lourd, on obtient le nombre de poids lourds qui devraient circuler pour remplacer le flux correspondant.

Exemple : train entier dédié Thionville-Port Bou

- Distance : 990 km
- Trafic (pour l'ensemble de l'année) : 168 000 000 tkm
- Masse transportée par un poids lourd sur l'itinéraire : $990 \times 15 = 14\ 850$ tkm
- Equivalent en nombre de poids lourds : $168\ 000\ 000 / 14\ 850 = 11.313$

→ Si la charge du train entier dédiée Thionville-Port Bou devait être transportée par camion, cela équivaldrait à environ 11.313 camions par an.

2.2 Tonnes de CO2 émises

Pour chaque train entier dédié, nous disposons des données concernant les tonnes de CO2 émises par le rail et par la route (source : Fret SNCF, Dossier d'information consultation du CSE)

Si un flux bascule de la route au rail, il suffit donc de soustraire les tonnes de CO2 émises par le rail à celles émises par la route pour connaître les tonnes de CO2 supplémentaires émises.

L'empreinte carbone par habitant est estimée à 8,9 tonnes équivalent CO2 par an (source : Ministère de la transition écologique).

3. Hypothèses concernant le nombre de poids lourds

23 flux entiers dédiés doivent être cédés à la concurrence.

- Pour 14 flux, le client a mis fin au contrat avec Fret SNCF au 31 décembre 2023

Sur ces 14 flux :

- 2 sont suspendus du fait des éboulements en Maurienne
- Pour 1 flux il n'y a pas d'information sur le repreneur
- 1 flux est transféré sur un autre flux
- 1 flux doit être repris par un concurrent, sans confirmation de cette reprise
- 1 flux n'est repris que partiellement
- Pour 9 flux, les contrats sont prolongés avec Fret SNCF

Pour 6 flux, les contrats sont prolongés jusqu'au 30 juin 2024

Pour 3 flux, les contrats sont prolongés dans l'attente de l'autorisation du client de se constituer en entreprise ferroviaire

Au 30 novembre 2023, pour seulement 8 flux sur les 23, il y a donc confirmation de la reprise et du repreneur

3.1. Hypothèse haute

Seuls les 8 flux ayant confirmés leurs repreneurs restent sur les rails, le reste est transféré sur la route. Cela représenterait 524 865 poids lourds par an.

3.2 Hypothèse moyenne

Les 14 flux qui ont mis fin à leur contrat au 31 décembre 2023 sont tous repris, seuls basculent sur la route les 9 flux restants ayant prolongé leur contrat (incertitudes fortes sur les possibilités de reprise). Cela représenterait 373 353 poids lourds par an.

3.3 Hypothèse basse

Les 14 flux qui ont mis fin à leur contrat au 31 décembre 2023 sont tous repris, ainsi que les 3 flux qui ont prolongé leur contrat le temps que le client se constitue en entreprise ferroviaire. Cela représenterait 299 408 poids lourds par an.

Complément d'information : suivant le calendrier établi par le gouvernement, au 1 juillet 2024, la totalité des 23 trains dédiés doivent être cédés à la concurrence. Toutefois, Fret

SNCF peut proposer à d'éventuels repreneurs une prestation de traction en sous-traitance pour une durée de 36 mois maximum.

4. Part des 23 flux dédiés dans le total des marchandises transportées par Fret SNCF

- Trafic annuel de Fret SNCF en 2022 : 16,6 milliards de tkm (source : Fret SNCF, Dossier d'information consultation du CSE)
- Trafic des 23 flux dédiés en 2023 : 7,87 milliards de tkm (source : Fret SNCF, Dossier d'information consultation du CSE)

→ $7,87/16,6 = 47\%$

Les 23 trains dédiés représentent 47% des marchandises transportées par Fret SNCF.

5. Hypothèses concernant le bilan carbone

Nous reprenons les 3 hypothèses présentées plus haut.

5.1 Hypothèse haute

Cela représenterait 464 438 tonnes de CO₂ supplémentaires par an.

5.2 Hypothèse moyenne

Cela représenterait 309 150 tonnes de CO₂ supplémentaires par an.

5.3 Hypothèse basse

Cela représenterait 231 254 tonnes de CO₂ supplémentaires par an.