

*Le président*

Monsieur Manuel VALLS  
Premier Ministre  
Hôtel de Matignon  
57 rue de Varenne  
75700 Paris

Paris, le 02 juillet 2014

**Objet : Lettre ouverte de l'AFRA au Premier Ministre  
sur la situation du fret en France**

Monsieur le Premier Ministre,

A l'Assemblée Nationale et dans les médias, Frédéric Cuvillier, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, a souligné l'effondrement du fret ferroviaire et l'affaiblissement de l'opérateur historique depuis l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire des marchandises en France. Ses propos laissent supposer que les entreprises ferroviaires concurrentes de la SNCF sont responsables des difficultés rencontrées par l'activité fret en France, d'une baisse du niveau de sécurité du ferroviaire et de pratique de « dumping social » sur ce marché.

L'AFRA constate que l'activité du transport ferroviaire de marchandises chez l'opérateur historique a fortement baissé au début des années 2000 pour s'accroître avec la crise économique de 2008 et les grèves de 2010. L'Association considère que le redressement en 2011 du fret ferroviaire est dû avant tout au dynamisme des nouveaux entrants. Si le marché national s'est contracté de 1,3% en 2013, le volume transporté par les nouveaux opérateurs a progressé de 16,2% grâce à une offre diversifiée. La part modale du rail dans le transport de marchandises a progressé entre 2010 et 2012 d'un point pour atteindre 10,4%. Cette analyse a été confirmée par le Commissariat général au développement durable du ministère des Transports dans un rapport publié en juillet 2013 \*, où il indique que l'ouverture à la concurrence a constitué un moteur de la croissance du fret ferroviaire en France au cours des dernières années.

Sur le niveau de sécurité, les entreprises ferroviaires travaillent sous l'autorité de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), qui n'a jamais fait état de problème de sécurité provenant de l'ouverture à la concurrence en France. Un constat confirmé par une étude récente de l'Agence ferroviaire européenne (ERA)\*\* qui assure qu'il n'existe aucune corrélation en Europe entre l'ouverture du marché et le niveau de sécurité ferroviaire. L'EPSF constate également que le niveau de sécurité du rail français est aujourd'hui l'un des plus élevés d'Europe

Sur le dumping social, l'AFRA rappelle que les entreprises alternatives sont régies par des accords négociés et signés entre les partenaires sociaux de la branche avec validation de la SNCF. Ces accords ont été mis en œuvre par décret le 27 avril 2010 : 35 heures hebdomadaires, RTT, compensations sur les horaires de nuit, repos hors résidence encadré... Autant de dispositions propres au secteur privé qui ne peuvent être assimilées à du dumping social ou à une réglementation sociale low cost.

Pour l'AFRA, les difficultés du fret ferroviaire s'expliquent surtout par le désengagement progressif de l'Etat vis-à-vis du fret ferroviaire. C'est le cas, par exemple, avec l'arrêt des investissements sur le réseau capillaire et avec la remise en cause des aides financières au transport combiné.

Une orientation politique qui fait aujourd'hui craindre aux entreprises ferroviaires la suppression des compensations financières aux sillons de fret fin 2015. Cette situation reviendrait pour les entreprises ferroviaires à augmenter brutalement de 17% leur coût global de production.

De plus, l'AFRA engage le gouvernement à ne pas remettre en cause le modèle économique du fret ferroviaire en France. Toute politique tendant à imposer l'organisation du travail des agents de la SNCF au transport ferroviaire de marchandises condamnerait l'activité des entreprises privées opérant sur le territoire national. Les accords de branche, signés au sein de l'UTP, permettent aujourd'hui aux opérateurs alternatifs de parvenir à un fragile équilibre financier après sept années d'activité. Le futur cadre social harmonisé devra élaborer des régimes sociaux différents entre le fret et le transport de voyageurs. Le transport des marchandises est une activité entièrement concurrentielle alors que le transport de voyageurs en délégation de service public bénéficie de contributions financières des Autorités organisatrices de transports (AOT).

Une amélioration significative de la qualité des sillons ne permettra pas aux entreprises de fret de supporter ces augmentations de charges successives.

Enfin, l'AFRA rappelle que l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en France a permis en huit ans \*\*\* :

- de mobiliser plus de 900 millions d'euros d'investissement sur le fret ferroviaire ;
- de créer plus de 2 000 emplois pérennes (+ 15% de 2012 à 2013),
- d'acquérir du matériel dont 325 locomotives,
- de transporter 8,6 milliards de tonnes/kilomètres sur les 32 milliards transportées en France soit 27% de part de marché en 2013.

*« Il faut produire en France, créer des emplois durables : c'est le but du pacte de responsabilité », avez-vous souligné, Monsieur le Premier Ministre, lors de votre déclaration de politique générale devant les parlementaires de l'Assemblée Nationale. « Entreprendre, créer, prendre des risques, c'est cette démarche positive que je vais encourager, elle fait du bien à notre pays. Nous agissons pour encourager les entreprises, améliorer le fonctionnement du marché du travail, simplifier les procédures. »*

C'est dans cette perspective que nous vous adressons ce courrier et que nous attendons de votre gouvernement qu'il prenne les dispositions qui permettront au secteur ferroviaire de se développer sur le territoire français, de continuer à gagner des parts de marché sur la route et de créer de l'emploi en France.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à cette lettre, je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de ma haute considération.

Alain Thauvette

\* Commissariat général au développement durable, *Etudes et documents n°87 juillet 2013. Fret ferroviaire : analyse des déterminants des trafics français et allemand (page 10)*

\*\* *Intermediate report on the development of railway safety in the European Union, 2013.*

\*\*\* *Note : Chiffres clés du ferroviaire en France – AFRA, 13 mai 2014 (pièce jointe).*