

Comment créer un Opérateur Ferroviaire de Proximité ?

*Guide à destination des
porteurs de projets d'OFP*



Mise à jour en mars 2014 de la première édition de février 2011



Opérateurs Ferroviaires de Proximité
*... le fret ferroviaire
au service des ports et des territoires*

Table des matières

.....	0
I. Qu'est-ce qu'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) ?	4
II. Présentation du guide	6
III. Mise en place d'un OFP	7
1. Identifier le marché	7
1.1. Connaître les clients et leurs besoins logistiques	7
1.2. Analyser les secteurs et leurs besoins de transport.....	7
1.2.1. Le souci du client : l'approche du logisticien.....	7
1.2.2. Volumes existants ou potentiels : les différents marchés de l'OFP	8
1.3. Connaître les acteurs du transport ferroviaire en France	10
1.3.1. Les entreprises ferroviaires	10
1.3.2. Les chemins de fer touristiques.....	11
1.3.3. Les opérateurs de transport combiné	11
1.3.4. Les commissionnaires de transports et les logisticiens	11
1.3.5. Les organisations et associations professionnelles	11
1.3.6. Les consultants connus dans le domaine des OFP	12
2. Définir la nature de l'OFP: possibilités et cadre réglementaire.....	12
2.1. OFP entreprise ferroviaire.	12
2.2. OFP Prestataire en matière de Gestion d'Infrastructures (PGI)	13
2.3. OFP prestataire de services de transport et de gestion de l'infrastructure.....	14
3. Connaître les infrastructures et les conditions de circulation.....	14
4. Obtenir la licence d'entreprise ferroviaire et le certificat de sécurité.	15
4.1. Comment obtenir la licence d'entreprise ferroviaire ?.....	15
4.2. Comment obtenir le certificat de sécurité ?.....	17
4.3. Comment obtenir de l'aide ?	19
5. Définir et maîtriser l'exploitation ferroviaire.....	19
5.1. Définir le service et mobiliser les ressources	19
5.2. Maîtriser l'exploitation ferroviaire.....	20
6. Définir son plan d'entreprise et sa politique commerciale	22
6.1. Le plan d'entreprise	22
6.2. La politique commerciale de l'OFP	22
7. Matériel roulant et matériel de manutention	23
7.1. Le matériel roulant	23
7.1.1. Locomotives-Locotracteurs	24
7.1.1.1. Critères de définition de la capacité de traction nécessaire	24

7.1.1.2. Choix du matériel.....	25
7.1.1.3. Revue d'effectifs du matériel adapté à la desserte de proximité	29
7.1.1.4. Entretien du matériel.....	30
7.1.1.5 Les organismes pertinents	31
7.1.2. Les wagons.....	31
7.1.2.1. La définition des caractéristiques d'un wagon	31
7.1.2.2. Les éléments de choix d'un type de wagon de fret.....	32
7.1.2.3. Acheter ou louer	32
7.1.2.4. La maintenance	33
7.1.2.5. Les organismes pertinents.....	36
7.2. Les matériels de manutention.....	36
7.2.1. La définition des caractéristiques des matériels de manutention.....	36
7.2.2. Les éléments de choix d'un type de matériel de manutention.....	36
7.2.2.1. Acheter ou louer	37
7.2.2.2. La maintenance	38
7.2.3. Les organismes pertinents	38
7.2.3.1. Les organisme d'Etat	38
7.2.3.2. Les syndicats professionnels.....	39
8. Le personnel ferroviaire	39
8.1. La réglementation applicable aux personnels des entreprises ferroviaires.....	39
8.1.1. Réglementation applicable à l'ensemble des personnels.....	39
8.1.2. La réglementation relative aux conducteurs de trains.....	40
8.1.2.1. Procédure d'obtention de la licence.....	41
8.1.2.2. Contrôle de la certification par l'EPSF.....	43
8.2. Les conventions collectives.....	43
8.2.1. La convention VFIL.....	44
8.2.2. La convention collective de branche.....	44
8.2.2.1. L'accord relatif à l'organisation et l'aménagement du temps de travail.....	45
8.2.2.2. L'accord relatif aux contrats de travail, aux classifications et aux rémunérations	46
8.2.2.3. L'accord relatif à la formation professionnelle.....	48
9. Trouver des aides financières, des partenariats financiers ou opérationnels	49
9.1. L'Etat – au niveau central et régional	49
9.2. Les collectivités territoriales	49
9.3. L'Union européenne	50
9.4. RFF et l'AFITF	50
9.5. Les partenariats opérationnels.....	50

9.6. Les partenaires financiers : banques et divers organismes	50
IV. Sigles et Abréviations.....	52

I. Qu'est-ce qu'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) ?

Le terme « opérateur ferroviaire de proximité » est un concept ouvert qui n'est défini par aucun statut ou règlement spécifique, mais essentiellement par la différence avec une entreprise ferroviaire à vocation nationale (EF nationale) organisée principalement pour des trafics de trains complets à longue distance, et donc moins impliquée dans la dimension de logistique territoriale ou portuaire propre aux OFP.

En conséquence, il n'existe pas un modèle d'OFP universel, car chaque OFP se caractérisera en fonction du marché, du périmètre géographique et de la nature du trafic qu'il vise, afin d'apporter une solution logistique souple, adaptée, respectueuse de l'environnement et économiquement pertinente.

Un OFP est une petite entreprise autonome combinant des compétences logistiques et ferroviaires, employant des personnels poly compétents, généralement sédentaires et pouvant assurer l'une et/ou l'autre des activités suivantes :

1/ des services de transports adaptés à son territoire et ses clients :

- Le groupage (ou la distribution) de lots de wagons, caisses mobiles ou conteneurs maritimes pour constituer des (ou à partir des) trains complets traités par les EF nationales. Les lots peuvent venir ou être à destination de clients divers : industriels embranchés, ports maritimes ou fluviaux, chantiers de transport combiné. Les wagons peuvent être également assemblés ou dégroupés à un train de ligne faisant de la collecte ou de la distribution. De même la « démassification » de trafics socles permet d'agréger des flux complémentaires.¹
- des trains complets sur des distances pertinentes, éventuellement des trafics irréguliers ou saisonniers, ou en l'absence d'offre satisfaisante des EF nationales.

A ce titre, un OFP peut offrir des services de transport sur un ensemble de lignes constitué à partir de :

- une ou plusieurs lignes du réseau ferré national (RFN) – de toutes catégories (principales, régionales ou capillaires fret)
- un réseau hors RFN, par exemple :
 - un réseau ferré portuaire (maritime ou fluvial)
 - un embranchement particulier ou réseau privé
 - une ligne à statut spécial (appartenant à une collectivité territoriale par exemple)

Nota important :

Comme on va le voir, le développement et l'équilibre économique d'une entreprise ferroviaire territoriale ou portuaire maîtrisant directement l'ensemble des fonctions décrites ci-après peut-être complexe et trop coûteux en investissement, en particulier en l'absence de trafic socle ou de partenaire stratégique fort. Plusieurs exemples opérationnels montrent que l'on peut offrir les services demandés plus rapidement et avec un investissement initial plus faible grâce à divers types de partenariats :

¹ Le transport ferroviaire actuel impose aux chargeurs de massifier leurs envois afin d'expédier des trains complets à intervalles plus espacés ; les flux principaux sont contraints et les flux les plus faibles ne sont plus traités. En « démassifiant » le trafic principal, des OFP pourraient le combiner à des flux plus faibles actuellement délaissés et ainsi offrir la réponse logistique souhaitée tout en permettant à une EF nationale de tracter des trains complets.

- Entrée au capital de l'OFP d'une EF nationale opératrice de services de transports de fret : majoritairement (Normandie Rail Services. SNCF – Bourgogne Fret Services. Europorte) ou minoritairement (OFP Atlantique. ECR)
- Entrée au capital d'une entreprise de services ayant le statut d'EF nationale, sans opérer directement des services de transport de fret (Fer Alliance-SECURAIL)
- Partenariat avec une EF, sans lien capitalistique.

Ces différentes solutions permettent à l'OFP de démarrer rapidement sous le certificat de sécurité de son partenaire EF qui peut lui détacher des conducteurs et des locomotives. On peut ainsi en arriver à la notion d'un OFP « Organisateur Ferroviaire de Proximité » sans moyens ferroviaires propres, pouvant, ou non, évoluer à terme vers un OFP Entreprise Ferroviaire.

2/ des services de prestataires en matière de gestion d'infrastructures (PGI) pour le compte de RFF (ligne fret à faible trafic), d'une autorité portuaire ou d'un tiers (réseau local public ou privé hors RFN).

Dans ce rôle, l'OFP peut réaliser toute ou une partie des fonctions suivantes sur l'infrastructure en question :

- L'entretien de l'infrastructure
- La gestion du trafic et des circulations et la gestion du fonctionnement des installations techniques et de sécurité.

Cette fonction pourra évoluer dans le cadre de la réforme ferroviaire, selon la stratégie de maintenance du RFN que définira le gestionnaire d'infrastructure.

3/ De plus, un OFP peut offrir des services divers requis par son marché :

- Manœuvre sur des ITE ou des plateformes multimodales.
- Prestations d'agents au sol ou de conduite
- Maintenance de matériel roulant etc.

II. Présentation du guide

Le processus de développement d'un projet d'OFP est toujours spécifique, mais on peut généralement distinguer différentes phases :

- **Mobilisation** d'acteurs publics et/ou privés
 - **Etude de marché globale** (recensement des trafics existants et potentiels).
La réalisation d'études préliminaires est le plus souvent lancée à l'initiative d'organisations publiques ou consulaires (DREAL, CCI, Région, Autorité Portuaire ou autre), en association et en partenariat avec Réseau Ferré de France (Direction Régionale concernée) ; le but est de :
 - ❖ Analyser globalement sur un territoire ou au sein et autour d'un port de commerce les besoins de transport de fret ferroviaire,
 - ❖ Faire émerger les acteurs économiques intéressés,
 - ❖ Examiner la pertinence et les modes possibles de création d'un OFP.

Mais un ou plusieurs acteurs privés motivés peuvent aussi avoir leur propre capacité d'analyse du potentiel de marché. Celui-ci ou ceux-ci pourront prendre appui sur ou partie des acteurs publics précités pour affiner leurs données.

- Constitution d'un noyau d'acteurs publics et/ou privés disposés à s'investir dans la création d'une société qui réunit généralement :
 - ❖ des compétences logistiques et de transport,
 - ❖ des compétences ferroviaires apportées par des entreprises ferroviaires associées ou par des personnes intéressées²
 - ❖ idéalement avec accord ou participation des chargeurs les plus concernés :
- Etablissement des **études opérationnelles et financières** détaillées de l'opérateur ;
- **Montage de la société** et de son organisation opérationnelle
- Obtention de la **licence d'entreprise ferroviaire** et du **certificat de sécurité** ;
- Lancement d'une **première exploitation** sur un trafic « socle » ;
- **Montée** en volume et gamme de services.

A chacune de ces étapes, un approfondissement itératif des points exposés ci-après est nécessaire. De ce fait, leur énumération « linéaire » ne définit ni l'ordre de réalisation, ni un contenu détaillé, ceci devant être déterminé au cas par cas.

L'objectif du guide est donc de définir les éléments à prendre en compte pour construire et optimiser un projet d'OFP dans ses aspects économiques, techniques et réglementaires. Il identifie les acteurs principaux et les supports possibles pour accomplir les études et démarches nécessaires.

Comme on le verra plus loin, un OFP doit intégrer des compétences très diverses ; certaines parties de ce guide pourront donc être très bien connues de certains, voire paraître superfétatoires, mais seront utiles à d'autres. Au-delà de cette difficulté inhérente à notre démarche, ce document est appelé à évoluer grâce aux remarques de ses utilisateurs.

² Notamment de nombreux cheminots à la retraite ou en activité sont intéressés par la démarche de création d'un OFP ; de même on peut trouver des compétences précieuses dans les Chemins de fer touristiques (voir §1.3.2)

III. Mise en place d'un OFP

1. Identifier le marché

Une offre de services complète doit répondre aux besoins de différentes catégories de clients : chargeurs, transporteurs routiers, logisticiens, commissionnaires, opérateurs de transport combiné, entreprise ferroviaire, propriétaires de réseaux ferrés (Réseau Ferré de France, Autorités Portuaires et autres propriétaires de réseaux hors RFN).

1.1. Connaître les clients et leurs besoins logistiques

Hormis le cas où un générateur de flux (client-chargeur) est à l'initiative de l'étude de transport, la connaissance des clients et de leurs besoins en matière de services de logistique et de transport ferroviaire se réalisera par le biais d'études de portée plus générale à l'échelle d'un territoire donné.

Dans ce cas, outre les données chiffrées disponibles auprès d'organismes publics, les études comporteront une enquête auprès des principales entreprises locales afin de recueillir et de préciser leurs besoins de transport et leurs attentes en matière de service. Ces études détermineront l'intérêt ou non de poursuivre la démarche.

Depuis 2008 et dans de nombreuses régions, des acteurs publics et privés ont réalisé ce travail de qualification du marché local et régional existant et potentiel.

Ces études sont le plus souvent accessibles librement. Si vous êtes porteur de projet, n'hésitez pas à vous renseigner sur ces études en vous adressant aux acteurs locaux (Direction Régionale de RFF, DREAL, CCI, Conseil régional, Observatoire régional des Transports, associations PROFFER, etc.) Plus généralement, certaines organisations telles que les CCI peuvent vous apporter une information économique qualifiée sur leur territoire pour vous aider dans votre approche du marché. D'autres acteurs tels que RFF, les autorités portuaires, les fédérations professionnelles, les agences de développement économique, etc. peuvent également vous y aider.

Le site de l'association objectif OFP permet l'accès à certaines de ces études : <http://www.objectif-ofp.org/Default.aspx?lid=1&rid=122&rvid=133>

1.2. Analyser les secteurs et leurs besoins de transport

1.2.1. Le souci du client : l'approche du logisticien

L'offre de transport de l'OFP peut venir concurrencer ou compléter une offre de transport routier porte-à-porte en général d'une grande flexibilité, limitant les ruptures de charges et présentant des coûts de structure moindres. Dans les transports terrestres, les prix de la route constituent donc une référence par rapport à laquelle l'offre ferroviaire doit se positionner.

Une comparaison des différentes offres de transport de marchandises s'avère donc nécessaire pour cibler les avantages en termes de coûts qu'elles présentent.

Il s'agira donc pour l'OFP de **se qualifier pour le marché** (avantages compétitifs) et de définir l'offre de service qui pourra lui faire **emporter ce marché** (avantage gagnant) en offrant un transport majoritairement ferroviaire concurrent de solutions routières de bout en bout.

Il convient par conséquent, comme dans toute chaîne logistique performante, de partir de la demande du client afin de constituer une offre de services pertinente et de définir des processus performants pour la réaliser. L'OFP devra pallier de nombreux paramètres qui le handicapent a priori.

En effet, cette offre de services dépendra beaucoup de la nature des marchandises à transporter et du niveau d'exigence du client en termes de délais, de fiabilité, de fréquence et de coût. Cela nécessite également des approches respectant des contraintes en matière de sécurité et de réglementation bien spécifiques (comme par ex. pour certaines marchandises dangereuses ou pour des produits alimentaires). C'est là où l'approche du logisticien permettra de bien considérer les différents secteurs d'activités et leur besoin de transport afin de définir l'offre de service qui sera la plus adaptée. Le travail avec le partenaire client est ici essentiel.

1.2.2. Volumes existants ou potentiels : les différents marchés de l'OFP

Les études précédemment citées peuvent permettre de se faire une idée des besoins de transports.

Les trafics visés par l'OFP :

- La collecte et la distribution des wagons isolés ou lots de wagons :
- La « démassification » de trafics socles, permettant de traiter des flux complémentaires
- Le pré- et post- acheminement pour les trains complets d'EF à longue distance (du fait de la meilleure efficacité d'une organisation locale ou pour des raisons techniques) ;
- La traction de trains complets à courte et moyenne distance pour son propre compte (trafic saisonnier ou irrégulier)
- L'exécution de prestations annexes (location de wagons, entreposages, distribution porte-à-porte, etc.)

En complément d'une offre en wagons isolées ou de trains complets, il est recommandé d'envisager des activités de transports combiné rail-route pour constituer des trains entiers mixtes.

L'existence d'un chargeur ou d'un groupe de chargeurs mobilisés pour préserver la desserte ferroviaire de leurs sites sera une condition forte de la viabilité d'un OFP³. Pour autant, la mise en place d'un OFP en zone diffuse sera une aide au maintien de trafics ferroviaires et parfois au maintien de l'activité d'entreprises implantées. A ce titre, les collectivités territoriales, bien que n'ayant pas de compétence au sens juridique en matière de transport de fret ferroviaire, sont très concernées par le développement économique durable de leur territoire. De ce fait leur soutien et leur implication devront être recherchés.

a. Le wagon complet isolé ou en lot

L'OFP souhaitant effectuer un trafic de wagon isolé devra disposer de moyens de traction (en propre ou par le biais du chargeur-client) pour desservir les sites embranchés de ses clients et les approvisionner à partir :

- des gares de triages, des gares fret (cours de marchandises) ou voies de service appartenant à RFF ;
- d'autres points de massification des flux (cours de marchandises appartenant à Fret SNCF, voies portuaires, voies industrielles).

³ La solution OFP peut également intéresser des chargeurs qui en complément de la constitution de trains complets ont besoin d'expédier des lots de wagons voire des conteneurs pour s'adapter à la demande ; le chargeur étant toujours intéressé par une offre de transport la plus large possible.

De plus l'OFPP pourra assurer les besoins de desserte interne à une zone déterminée et/ou répondre aux besoins de desserte terminale des industriels (ITE) ou d'un port (brouettage).

La densité du territoire français en industrie d'extraction ou de production lourde est plus faible que dans certains pays voisins tels que l'Allemagne. Le nombre de sites industriels embranchés s'est réduit fortement ces vingt dernières années corrélativement à une dégradation et à une réduction progressive du service offert en wagon isolé par l'opérateur historique. Cette situation révèle aujourd'hui des besoins insatisfaits. Par ailleurs, les collectivités territoriales qui n'étaient pas systématiquement impliquées comprennent qu'elles ont intérêt à se préoccuper rapidement de l'accessibilité ferroviaire de leur territoire. Cela passe par une évolution de leur politique d'aménagement économique (disponibilité, qualité de l'offre foncière, conditions d'implantation des entreprises), et notamment par le développement d'accès au transport ferroviaire. Enfin, la réforme portuaire favorise le développement de la desserte ferroviaire des ports. Ces conditions évolutives et contrastées rendent nécessaires les études évoquées ci-dessus pour faire émerger les conditions de viabilité d'un OFPP et susciter l'engagement de partenaires motivés.

b. Le train complet en desserte interne à une zone locale

Le train complet répond au besoin d'un client embranché (ITE) ou d'un organisateur de transport combiné (chantier). La responsabilité de la charge du train dépend du client. La performance de ce type d'offre a priori très favorable au transport ferroviaire suppose :

- Un taux d'utilisation optimal des capacités et un flux aussi équilibré que possible (repositionnement des wagons vides),
- Une qualité technique de l'embranchement particulier (ITE) pour faciliter la composition du train entier et réduire les coûts d'exploitation de l'ITE,
- un site adapté (site A) au transbordement de la marchandise vers le train et inversement de façon à optimiser les opérations de manutention,
- une planification performante des opérations,
- une qualité d'accès au RFN pour la traction principale,
- un traitement équivalent à l'autre bout du déplacement (site B).

c. Le transport combiné rail/route de conteneurs ou de caisses mobiles.

Dans le cas d'une offre de transport combiné, s'ajoutent aux moyens de traction des moyens de manutention (grue automotrice sur pneus ou portiques) sur la plateforme ferroviaire ; dans ce cas, la plateforme est dite multimodale (puisque rail-route) intérieure (voire tri-modale). Dans le cas du transport combiné, les pré- et post-acheminements sont réalisés par route.

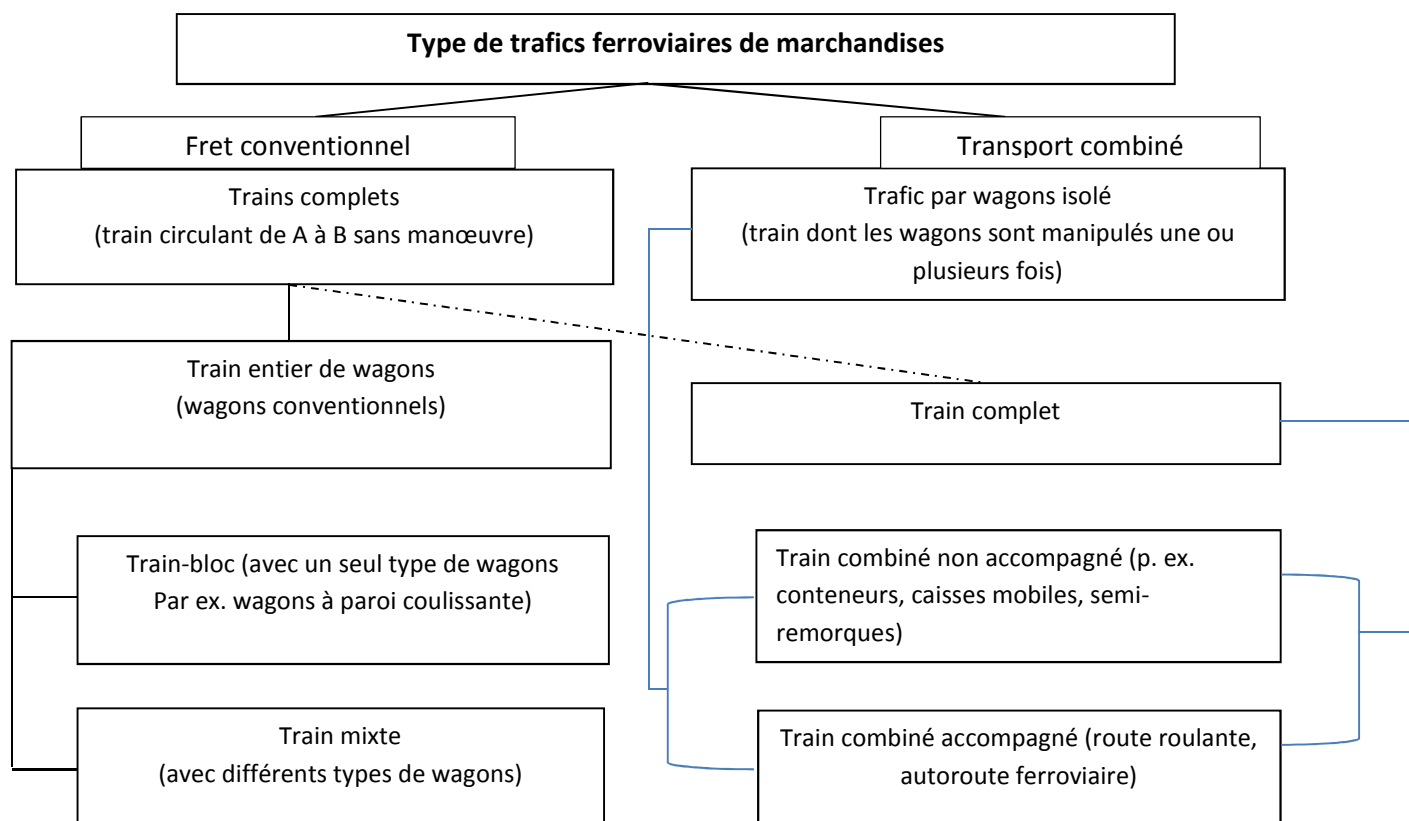
Pour optimiser l'utilisation de leurs ressources, certains OFPP pourraient ainsi développer des services complémentaires tels que la gestion de plateformes de transport combiné. L'opérateur de transport combiné travaillera avec l'OFPP dont il deviendra le client pour dimensionner l'exploitation du chantier, l'accueil des transporteurs routiers, etc.

Au contraire, des opérateurs de transport combiné pourraient, à partir de leurs chantiers d'implantation, offrir un service de mutualisation de lots de wagons isolés.

Du fait de la fermeture de nombreux chantiers de transport combiné sur le territoire français, il y a potentiellement une opportunité à redéployer une telle offre de services permettant une irrigation plus importante du territoire.

Parmi les services annexes, la traçabilité des convois (*tracking*) et des marchandises (*tracing*) est un élément indispensable pour le bon déroulement des opérations. L'intégration de cette phase de transport dans la supply chain du client est également primordiale. L'OFP devra avoir la capacité à gérer les flux d'information avec ses clients (rôle du logisticien).

Le trafic ferroviaire se répartit comme suit :



1.3. Connaître les acteurs du transport ferroviaire en France

1.3.1. Les entreprises ferroviaires

Sur le marché Français, plusieurs entreprises ferroviaires sont aujourd'hui dotées d'une licence et d'un certificat de sécurité nécessaires pour offrir des services de fret sur le réseau ferré national :

- AGENIA
- CFL Cargo France S.A
- CFR
- COMSA Rail Transport⁴
- COLAS RAIL
- CROSSRAIL Benelux
- EURO CARGO RAIL
- ETF Services⁵
- ETMF⁴
- EUROPORTE France
- Fer Alliance
- Fret SNCF
- GRS (Greenmodal Rail Services)⁴
- NORMANDIE RAIL SERVICE
- NORDCARGO
- OSR Logistics
- RDT13
- RENFE
- SECURAIL
- SNCB Logistics
- Trenitalia Cargo
- TPCF
- TSO
- TX LOGISTIK
- VFLI

⁴ EF en cours de création

⁵ Organisation de transports limités à ses propres trains, est en train d'offrir des sources extérieures.

La liste à jour est accessible sur http://www.securite-ferroviaire.fr/fr/modules/cms/fichiers/972/2013_04_05_Liste_EF.pdf

La liste des entreprises ferroviaires qui circulent effectivement sur le réseau ferré national est consultable sur <http://www.rff.fr/fr/services-et-produits/ils-circulent-sur-le-reseau>.

1.3.2. Les chemins de fer touristiques

Les chemins de fer touristiques sont une source importante de compétences ferroviaires et entrepreneuriales pour les OFP; plusieurs des cadres actifs dans les OFP existants ou en projet viennent des chemins de fer touristiques (voir le site de leur association, l'UNECTO www.unecto.fr)

1.3.3. Les opérateurs de transport combiné

Sur le marché français, les opérateurs de transport combiné existants sont :

- COMBIWEST (www.combiwest.com)
- FROIDCOMBI (www.froidcombi.com)
- GREENMODAL (ex Rail Link) (www.greenmodal.eu)
- GROUPE Charles André (www.charlesandre.com)
- NAVILAND CARGO (www.naviland-cargo.com)
- NOVATRANS (<http://novatrans.fr/>) (Groupe Charles André)
- T3M (www.tab-transports.com)
- TRANSFESA (www.transfesa.com)

Pour plus d'informations sur le transport combiné, consultez www.Viacombi.fr ou www.gntc.asso.fr (Groupement National des Transports Combinés). Pour identifier les itinéraires existants en transport intermodal porte-à-porte, consultez le moteur de recherche proposé par Viacombi sur <http://www.viacombi.eu/fr/decider/trouvez-votre-itineraire>.

1.3.4. Les commissionnaires de transports et les logisticiens

Ces deux types d'acteurs peuvent mettre en œuvre une composante transport ferroviaire dans leur activité

- DELCROIX (www.transports-delcroix.fr)
- DHL FREIGHT (www.dhl.com)
- EURORAIL (www.euro-rail.org)
- GEFECO (www.gefco.net)
- TRENITALIA LOGISTICS FRANCE (www.cargo.trenitalia.it)
- VEOLG (www.veolog.fr)
- VTG Rail (www.vtg.com)

1.3.5. Les organisations et associations professionnelles

- Association Française des Ports Intérieurs (AFPI, www.afpi.org)
- Association Française du Rail (AFRA, <http://www.assorail.fr/>)
- Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF, www.autf.fr)
- Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF, www.e-tlf.com)
- Fédération des Industries Ferroviaires (FIF, www.fif.asso.fr)
- Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR, www.fntr.fr)
- Objectif OFP (www.objectif-ofp.org)
- Union des ports de France (UPF, www.port.fr)
- Union des transports publics et ferroviaires (UTP, www.utp.fr)

1.3.6. Les consultants connus dans le domaine des OFP

- AFT-IFTIM (www.aft-iftim.com)
- ARCADIS (www.arcadis-fr.com)
- Cabinet JONCTION (boudouin@jonction.fr)
- CLARACO (www.claraco.com)
- ECOMODAL (www.ecomodal.fr)
- EGIS RAIL (www.egis-rail.fr)
- EURODECISION (www.eurodecision.fr)
- GERARDIN Conseil (bgerardin2@wanadoo.fr)
- GTIF (www.gtif.fr)
- LOGICRAIL (laurensasal@gmail.com)
- MENSIA Conseil (www.mensiaconseil.fr)
- SAMARCANDE (www.samarcande.fr)
- SIGMA Conseil (www.sigma-conseil.fr)
- TRANSVERSALES (www.transversales-conseil.fr)
- VB Conseil (www.vbconseil-mnc.com)

2. Définir la nature de l'OFP: possibilités et cadre réglementaire

Comme évoqué dans la présentation du guide, un OFP peut avoir différentes fonctions : il peut effectuer exclusivement soit des services de transports, soit des prestations en matière de gestion d'infrastructure mais il peut également combiner les deux, ou ajouter des prestations diverses, ce qui est un facteur d'efficacité.

2.1. OFP entreprise ferroviaire.

Pour un OFP offrant exclusivement des services de transport, la réglementation applicable varie selon le statut du réseau sur lequel il effectue ses trafics.

Le réseau ferré national (RFN)

En France, la quasi-totalité du réseau ferré est géré par Réseau Ferré de France (RFF), un établissement public industriel à caractère industriel et commercial. Pour pouvoir circuler sur le RFN, un opérateur doit avoir le statut d'Entreprise Ferroviaire (EF). Ce statut implique la détention d'une licence délivrée par le Ministère et d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF. Son matériel roulant

et son personnel doivent répondre à la réglementation établie pour le RFN (pour plus de détails se référer aux chapitres 4,7 et 8).

Les réseaux ferrés hors RFN

En dehors du RFN existent des réseaux locaux ou des lignes isolées, qui sont propriété d'autres entités que RFF :

- Ports maritimes et fluviaux,
- Conseils généraux, communautés de communes ou syndicats mixtes.
- Chargeurs pour les secondes parties des installations terminales embranchées (ITE).

La circulation sur ces infrastructures s'appuie sur des réglementations différentes de celles applicables sur le réseau ferré national. Un opérateur qui limite ses prestations sur ces réseaux n'a pas besoin de disposer d'un statut d'EF tel que cité précédemment. A noter pourtant que toute circulation sur une partie de RFN (ligne ou gare), même sur une courte distance, exigera des matériels agréés et des personnels habilités à l'exercice des fonctions de sécurité qu'ils vont exercer sur le RFN.

Vu le périmètre important du RFN et le périmètre restreint des lignes hors RFN, il est peu probable qu'un OFP puisse développer une activité économique pertinente et pérenne en se limitant aux lignes hors RFN (sauf cas particulier d'un OFP qui développe une activité importante dans un port).

Il est donc fortement recommandé aux porteurs de projets d'OFP d'envisager dès le début le statut d'EF permettant l'exploitation du RFN ou de s'associer à une EF nationale (voir Nota du 1.1.1.).

2.2. OFP Prestataire en matière de Gestion d'Infrastructures (PGI)⁶

En ce qui concerne le RFN, l'article 2111-9 du code des Transports stipule : « *Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France qui la rémunère à cet effet.* »

Seules exceptions :

- Les lignes à grande vitesse et lignes classiques que RFF peut désormais concéder à un tiers,
- Les lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises (catégorie UIC 7-8-9 SV⁷), car depuis la promulgation de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, « *pour des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, Réseau ferré de France peut confier par convention ces missions à toute personne selon les mêmes objectifs et principes de gestion.* » (Article 2111-9 code des Transports)

⁶ Le prestataire travaille alors sous l'agrément de sécurité de RFF. L'ensemble des règles exposées ci-dessus pourront évoluer dans le cadre de la réforme ferroviaire en cours.

⁷ L'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) a établi une classification des lignes en fonction des charges de trafic supportées par l'infrastructure ainsi que du type de trafic. Les lignes à grande vitesse ainsi que les grandes lignes du réseau ferré national appartiennent en principe aux groupes UIC 1 à 4, à l'exception de certains axes, notamment transversaux, qui relèvent des groupes UIC 5 à 6. Les lignes faiblement chargées des groupes UIC 7 à 9, avec voyageurs (AV) ou sans voyageur (SV), correspondent en général au réseau capillaire, généralement régional.

Un OFP peut donc exploiter en tant que PGI une ligne fret à faible trafic (ligne UIC 7 à 9 SV) pour le compte de RFF. Cette exploitation peut se limiter à l'entretien de la ligne mais elle peut aussi englober la gestion de la sécurité et/ou la gestion des circulations sur la ligne.

Pour devenir PGI sur une ligne capillaire fret du RFN, l'OFP doit manifester son intérêt auprès de RFF. Conformément à la réglementation des marchés publics, RFF doit lancer un appel d'offres auquel l'OFP peut répondre. Si l'OFP remporte le marché, les modalités de l'activité seront fixées dans le cadre d'un engagement contractuel.

En vertu de l'agrément de sécurité dont RFF est titulaire en tant que gestionnaire de l'infrastructure, RFF est responsable de la sécurité des lignes et il lui revient de vérifier que la gestion de la sécurité se fait dans de parfaites conditions. L'OFP, qui agit alors en sous-traitant de RFF, n'a pas à disposer lui-même d'un agrément de sécurité auprès de l'EPSF.

Pour les lignes hors RFN, le propriétaire de la ligne ou du réseau fixe les règles et conditions de la gestion de l'infrastructure en question et peut en sous-traiter l'exécution à un prestataire (cas des ports en particulier où on emploie plutôt le terme de Gestionnaire délégué d'infrastructure - GDI).

Un OFP PGI pour le compte de RFF ou GDI d'un port pourra évidemment proposer ses services pour l'entretien des ITE dans son territoire.

Textes de référence

[Loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports.](#)

[Décret n°83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la SNCF](#)

[Décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national](#)

[Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire](#)

[Arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.](#)

2.3. OFP prestataire de services de transport et de gestion de l'infrastructure.

Pour réaliser des synergies et mieux déployer ses moyens de production et son personnel, un OFP peut aussi assurer ses services de transport et de gestion de l'infrastructure.

La réglementation en vigueur évoquée ci-dessus s'applique en fonction du périmètre d'activités choisi : EF sur le RFN ou opérateur sur une infrastructure hors RFN, PGI sur une ou plusieurs ligne(s) du RFN ou sur une infrastructure hors RFN.

3. Connaître les infrastructures et les conditions de circulation

Pour les circulations sur le RFN, l'OFP recevra communication des informations techniques et opérationnelles sur les infrastructures qu'il souhaite utiliser à l'occasion de la procédure d'obtention du certificat de sécurité (CS). Cette procédure est à engager par l'OFP dans le cadre de sa démarche pour devenir EF (cf. chapitre 4 pour plus de détails).

Au préalable, pour définir le service ferroviaire à mettre en œuvre et pouvoir en évaluer la faisabilité technique et économique, il est utile que les porteurs de projets rassemblent des informations de base sur les infrastructures qu'ils souhaitent utiliser :

- Caractéristiques techniques des lignes : capacité (y compris d'éventuels problèmes de saturation [p. ex. manque de sillons de jour], limitations ou restrictions) ; vitesse maximale, longueurs maximales des convois, tonnage/charge à l'essieu admissible ; électrification, profils et gradients etc.
- Caractéristiques techniques et disponibilité des facilités essentielles et de services annexes : voies de services, voies de garages, voies de chargement/déchargement, gares de triages, chantiers du transport combiné, installations d'approvisionnements en énergie (fuel), conditions d'accès aux installations (heures d'ouvertures), etc.
- Projets des gestionnaires de l'infrastructure (RFF, Ports, autres) qui peuvent avoir un impact sur la disponibilité de l'infrastructure : travaux, cadencement, fermeture définitive d'une ligne ou d'une infrastructure annexe.

Où s'adresser ?

- **Pour les infrastructures qui font partie du RFN**, contacter le Guichet Unique de RFF siège (<http://www.rff.fr/fr/services-et-produits/un-contact-le-guichet-unique>) et la Direction Régionale concernée (<http://www.rff.fr/fr/notre-entreprise/notre-organisation/l-organisation-regionale>).

Avant de contacter RFF, il est souhaitable de consulter le document de référence du réseau ferroviaire national (DRR) (<http://www.rff.fr/fr/mediatheque/textes-de-referance-francais-45/document-de-referance-du-reseau>), qui donne une large information sur le réseau et son utilisation, en particulier dans les annexes.

- **Pour les autres infrastructures**, contacter les propriétaires respectifs de ces infrastructures.

4. Obtenir la licence d'entreprise ferroviaire et le certificat de sécurité.

Si vous choisissez de circuler sur le RFN, vous devez disposer d'une licence d'entreprise ferroviaire et d'un certificat de sécurité, soit directement, soit par partenariat avec une EF (voir 1.1.1.)

Cas particulier exonérant les opérateurs de ces autorisations :

Lorsqu'un opérateur circulant principalement sur des voies privées doit circuler sur le réseau ferré national sur seulement quelques centaines de mètres afin de collecter ou livrer des wagons d'une entreprise ferroviaire, il n'a pas à obtenir les autorisations citées ci-dessus, en vertu de l'article 10 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

Pour intervenir sur le RFN sans certificat de sécurité d'une entreprise ferroviaire, l'opérateur devra :

- Soit circuler sous le couvert du certificat de sécurité d'une EF.
- Soit être titulaire d'une autorisation de circulation délivrée par l'EPSF.

En revanche la réglementation concernant les personnels de conduite et les matériels roulants pénétrant sur le RFN est applicable.

4.1. Comment obtenir la licence d'entreprise ferroviaire ?

Valable dans toute l'Union européenne, la licence d'entreprise ferroviaire est délivrée par arrêté du ministre chargé des Transports, qui reconnaît ainsi à une entreprise sa qualité d'entreprise ferroviaire.

Conditions à remplir :

La licence est délivrée par le ministre au vu d'un dossier fourni par le demandeur établissant qu'il répond aux exigences suivantes :

- Capacité professionnelle : le demandeur de licence doit disposer des connaissances, de l'expérience et d'une organisation de gestion lui permettant d'exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces du type de transport désigné dans la licence.
- Capacité financière : le demande de licence doit notamment justifier qu'il peut faire face à ses obligations au moins pour une période de douze mois et qu'il dispose :
 - Soit d'un capital social d'au minimum :
 - ❖ 50 000 euros lorsque le volume de marchandises transporté est inférieur à 50 millions de tonnes-kilomètres par an ;
 - ❖ 200 000 euros lorsque le volume de marchandises transporté est supérieur à 50 millions de tonnes-kilomètres par an sans dépasser 200 millions de tonnes-kilomètres par an ;
 - ❖ 500 000 euros lorsque le volume de marchandises transporté est supérieur à 200 millions de tonnes-kilomètres par an sans dépasser 500 millions de tonnes-kilomètres par an ;
 - ❖ 1 500 000 euros lorsque le volume de marchandises transporté est supérieur à 500 millions de tonnes-kilomètres par an ;
 - Soit d'une sûreté personnelle ou réelle équivalente au capital identifié ci-dessus.
- Honorabilité : le demandeur de licence ne doit pas avoir subi de condamnation, notamment en matière commerciale et sociale.
- Couverture des risques : une attestation d'assurance ou un document équivalent, dont le montant couvre, sur toute la période d'accès souhaité au réseau ferré national (RFN), le montant des dommages que les activités pourraient causer à RFF, au personnel qui travaille sur ce réseau, aux autres transporteurs utilisateurs du réseau, à leurs clients et aux tiers. Aucun seuil minimal n'est fixé, mais RFF vérifie que le montant de l'assurance est proportionnel au risque.

Afin d'aider les promoteurs d'OPF à obtenir une couverture de leurs risques, les assureurs ont conçu un produit d'assurance en responsabilité civile pour les OPF (http://www.objectif-ofp.org/fichiers/20100716094738_Assurances_OPF_Notice_dinformations_15_05_2010.pdf).

D'autres offres existent désormais sur le marché, telles que :

ALLIANZ Assurances 12 bis avenue Indochine 13100 Aix en Provence Tél : 04 42 99 24 40	AXA Corporate solutions 2 Rue Jules Lefebvre 75009 Paris Tél: 01 56 92 85 33	HELVETIA (France) 2 rue Sainte Marie 92415 Courbevoie Cedex Tél : 01 47 89 90 00
LSN Assurances 7/9 Allées Haussmann 33070 BORDEAUX Tél: 05 56 11 79 89	QBE (Bureau principal) Etoile Saint-Honoré 21, rue Balzac 75406 Paris 08 Tél: 01 44 20 33 00	MARSH Tour Ariane - La Défense 9 92088 La Défense cedex Tél : 01 41 34 50 00

Texte de références

- [Décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national](#)
- [Arrêté du 6 mai 2003 fixant les modalités de délivrance, de suspension temporaire et de retrait des licences d'entreprises ferroviaires modifié par l'arrêté du 19 octobre 2009](#)
- [Arrêté du 20 mai 2003 fixant les seuils en matière de capital social, d'arriérés d'impôts et de cotisations sociales à prendre en compte pour l'attribution de la licence d'entreprise ferroviaire modifié par l'arrêté du 19 octobre 2009](#)

Où s'adresser ?

Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie.

Adresse : Bureau de l'ouverture marchés ferroviaires

Grande Arche, Paroi Sud

92055 La Défense Cedex

Site : [Bureau de l'ouverture marchés ferroviaires](#)

Chef du Bureau : Raphaël CRINIER, Administrateur civil hors classe

Tél : 01 40 81 68 25

Email : raphael.crinier@developpement-durable.gouv.fr

Délais d'obtention : Le ministre se prononce sur la demande de licence dans un délai maximum de trois mois.

Durée de validité : La licence est réexaminée tous les quatre ans ou à tout moment en cas de doute sérieux sur le respect, par l'entreprise, des conditions ci-après. La licence est retirée lorsque son titulaire a interrompu ses activités pendant au moins 6 mois ou ne les a pas commencées 6 mois après la délivrance de la licence. Toutefois, lorsque le titulaire de la licence est une entreprise nouvelle, un délai plus long pourra lui être accordé compte tenu de la spécificité des services en cause.

4.2. Comment obtenir le certificat de sécurité ?

L'obtention du certificat de sécurité par une entreprise ferroviaire lui permet d'attester qu'elle a mis en place un système de gestion de la sécurité lui permettant d'atteindre les objectifs de sécurité fixés à l'article 6 de l'arrêté du 19 mars 2012.

Conditions à remplir : le certificat de sécurité est accordé après examen d'un dossier en deux parties :

- **La partie A du dossier** est valable dans toute l'Union européenne pour des trafics de même nature, le demandeur doit décrire l'organisation de son système de gestion de la sécurité (SGS), en expliquant le dispositif d'ensemble prévu dans l'entreprise (mesures, règles, processus, procédures, méthodes, matériels, etc.) et sa pertinence (efficacité, applicabilité)

pour atteindre et maintenir les objectifs de sécurité, en fonction de la nature et de l'importance des services qu'elle souhaite assurer.

- **La partie B du dossier qui est la partie opérationnelle** ; le demandeur doit fournir des éléments spécifiques aux services envisagés sur les lignes à emprunter, et démontrer le respect de conditions telles que :
 1. L'aptitude physique et professionnelle et la formation du personnel affecté à des tâches essentielles à la sécurité (conducteur notamment) ;
 2. Les règles techniques et de maintenance applicables au matériel utilisé ;
 3. La mise en œuvre de la réglementation de sécurité sur la ou les lignes concernées.

Pièces à fournir : La liste des pièces à fournir figure aux annexes 1 et 2 de l'arrêté du 14 avril 2008 relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire.

Où s'adresser ?

Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)

Tél : 03 22 33 95 95

Site : www.securite-ferroviaire.fr

Délai d'instruction : 4 mois à compter de la complétude du dossier. Ce délai est réduit à 1 mois s'il s'agit de l'accès à une section frontalière.

Durée de validité : 5 ans maximum.

Etant donné les durées différentes de validité des documents (licence et certificat de sécurité), il est vivement conseillé à tout porteur de projet, de ne pas engager trop tôt la demande de la licence ferroviaire.

Textes de référence

Certificat de sécurité

- [Règlement \(CE\) n°653/2007 de la Commission du 13 juin 2007 sur l'utilisation d'un format européen commun pour les certificats de sécurité et pour les documents de demande, conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil, et sur la validité des certificats de sécurité délivrés en vertu de la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du conseil.](#)
- [Règlement \(CE\) n°352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, §3 point a\), de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil.](#)
- [Règlement \(UE\) n°1078/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien.](#)
- [Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.](#)
- [Arrêté du 14 avril 2008 relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire](#)
- [Arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau national.](#)

Matériel roulant

- [Arrêté du 19 mars 2012, fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau national.](#)

En pratique, il est recommandé de se rapprocher de l'EPSF dès que le projet est suffisamment défini sur le plan de service ferroviaire envisagé pour entamer un dialogue. L'EPSF a mis en place une démarche d'accompagnement des demandeurs de certificat de sécurité dans l'élaboration de leur dossier de demande et aide les petites structures à définir des organisations adaptées à la satisfaction des exigences de sécurité.

4.3. Comment obtenir de l'aide ?

Pour une aide dans les démarches d'obtention de la licence et du certificat de sécurité, vous pouvez vous rapprocher d'Objectif OFP, des OFP existants et consulter les entreprises suivantes :

- GTIF, (www.gtif.fr)
- SIGMA Conseil, (www.sigma-conseil.fr)

5. Définir et maîtriser l'exploitation ferroviaire

5.1. Définir le service et mobiliser les ressources

La prestation de transport peut se définir comme un processus rassemblant des facteurs de production (infrastructure, conducteur, machine) avec des facteurs extérieurs⁸ ou d'activités connexes (transport, entreposage, transbordement) ou des activités spécifiques (préparation de commande, emballage, gestion de l'information liée à la prestation de transport (par ex. exigences techniques des caisses mobiles ou des wagons utilisés : http://fret.sncf.com/medias/services-offres-commerciales/conditions-commerciales/cc-2010/cp_transport_combine.pdf ou à la structure de la demande sur le marché.

De son côté, la définition du service de transport dépend des besoins du ou des client(s) en termes de capacités, délais, coûts⁹ et qualité. Leur connaissance permettra alors de dimensionner les ressources à mettre en œuvre sachant que l'acquisition de ces ressources est contrainte¹⁰. Pour lancer un OFP, la recherche d'une demande tangible est préférable (un trafic socle ou « fond de cale »). Une fois le trafic amorcé, il pourra s'agir d'optimiser les capacités résiduelles si elles existent de façon à rentabiliser davantage les ressources et dégager potentiellement quelques marges financières.

La capacité de l'OFP à trouver les réponses économiques et qualitatives aux demandes de ses clients est la condition de son succès, étant entendu que le client achète un service négocié. Celui-ci de son côté utilisera des critères de sélection du transport ferroviaire qui seront principalement la

⁸ Les facteurs extérieurs auront des impacts en termes de services (« order qualifiers » ou « avantages qualifiant » (prix, qualité, délai, etc.) – « order winner » ou « avantage gagnant » qui permet d'emporter les commandes), d'organisation de la prestation, de coûts d'activité (et de coûts de sous-activité) et de valorisation de la prestation.

⁹ Le transport ferroviaire est une prestation de services dont les caractéristiques sont particulières (coût élevé des ressources, demande sous-jacente de prestations, nombreux facteurs externes, nature immatérielles de ces prestations). *La gestion des coûts dans le transport ferroviaire de marchandises*. La Vie économique, Revue de politique économique, Annette HOFFMANN, 2009.

¹⁰ La formation d'un agent de conduite peut être longue (7 à 18 mois). Même pour un conducteur expérimenté, il faut compter le temps d'obtention des habilitations (connaissances de la ligne par ex.) à circuler sur une ligne donnée. La réservation des sillons auprès du gestionnaire suppose un délai important. Enfin, selon les périodes le délai de livraison d'une locomotive neuve peut être longue (1 à 2 ans) ou la location d'un matériel d'un type donné peut être difficile.

pertinence technique, la capacité à respecter les délais négociés (porte-à-porte), la qualité de la prestation et en particulier sa fiabilité, le prix compétitif par rapport à la solution routière qui lui sert le plus souvent de référence.

En termes de qualité de service, l'OFPP pourra négocier une marge de tolérance tout en se rapprochant le plus fréquemment possible et au plus juste de son engagement vis-à-vis de son client.

En cas d'aléa imprévisible, prévoir des solutions de substitution permet de rassurer le client et surtout d'assurer le service convenu avec lui.

En cas d'aléa prévisible, l'information et le dialogue avec le client devront permettre de définir les solutions les plus appropriées.

Une parfaite connaissance du transport ferroviaire apparaît clairement indispensable, mais les nombreuses études conduites jusqu'à présent auprès de la clientèle montrent que l'OFPP devra y associer au même niveau l'expertise logistique afin d'avoir une très bonne compréhension de la problématique du chargeur et lui proposer les prestations les plus adaptées.

5.2. Maîtriser l'exploitation ferroviaire.

Comme indiqué dans la présentation du guide, un OFPP transporteur peut assurer des trafics intersites dans son périmètre d'activités et collecter/distribuer des wagons complets (isolés ou en lot) en provenance ou à destination de sites embranchés. L'OFPP peut également opérer d'autres prestations dites de manutention ferroviaire (chantier de transport combiné, ITE).

Le positionnement de l'OFPP sur son territoire est déterminant. En effet, il est nécessaire que celui-ci se situe au centre géographique et économique de son activité (zone de chalandise dense en nombre de sites clients existants ou potentiels embranchés ou à proximité d'un chantier de transport combiné pour limiter les pré- et post-acheminements routiers).

Pour produire du transport ferroviaire, l'opérateur doit faire appel à :

- Une infrastructure (état et disponibilité des voies, caractéristiques et capacité de la ligne) et des ouvrages d'infrastructures (gares de triages, faisceaux relais, cours de marchandises) (chap. 3)
- Des sillons ferroviaires représentant un horaire et une capacité de transport donné,
- Des matériels (locomotives, locotracteurs) (chap. 7.),
- Des conducteurs de locomotives (chap. 8.),
- Des agents de production pour effectuer les opérations au sol (manœuvres) et (éventuellement) des agents habilités en gare (Chap. 8.)
- Des techniciens pour vérifier les matériels (locomotives et wagons),
- (potentiellement des agents d'exploitation de l'infrastructure pour gérer les circulations si l'OFPP est également PGI.
- Un responsable Qualité/Sécurité en particulier en charge de l'interface avec EPSF
- Des agents administratifs et d'encadrement, des commerciaux, un gestionnaire de commandes, etc.
- Des bâtiments (bureau, entrepôts, etc.)
- Un plan de transport qui détermine les capacités de circulation sur l'infrastructure, les ruptures de charge ou correspondances, etc.

Il devra également établir un système de management de la sécurité¹¹

Si vous souhaitez transporter des marchandises dangereuses (MD), vous devez faire appel aux services d'un expert en la matière dont vous trouverez les références sur le site du Comité Interprofessionnel pour le développement de la Formation dans les transports de Marchandises Dangereuses : <http://www.cifmd.fr/accueil.htm>. L'OFP peut également choisir de disposer d'un conseiller à la Sécurité parmi ses effectifs.

Les lieux d'interface entre l'OFP et les EF nationales peuvent varier:

- gare principale fret (GPF) : dans ce cas, l'OFP devra disposer d'un agent habilité en gare ou sous-traiter cette fonction à l'une des EF présente sur le site,
- plateforme de massification de l'OFP (triage ou autre).

Dans ce deuxième cas de figure, l'OFP assure par conséquent les pré- et post-acheminements d'une traction principale que réalisera une entreprise ferroviaire nationale. L'OFP devra négocier pour son client les conditions de cette prestation afin qu'elle réponde à ses exigences. La prestation de l'OFP est alors un composant du service global. Une attention particulière sera à apporter d'une part, à la programmation de l'activité (adéquation charge/capacité) en fonction de la demande, d'autre part à l'ordonnancement des opérations et à la synchronisation des ressources afin d'assurer l'exécution de la production conforme au programme directeur (ou plan de transport ici). Les besoins et les conditions d'exploitation détermineront aussi les possibilités d'optimiser l'utilisation des capacités.

Parallèlement, il faut optimiser les coûts d'exploitation ce qui peut passer par :

- une plus grande polyvalence des agents et des matériels,
- l'utilisation d'une flotte de matériels standards (réduction des coûts de maintenance et d'entretien, possibilité d'achats groupés, etc.),
- une maîtrise des frais de structure,
- autres.

Et par un plan de transport efficace :

- détermination des flux et de leurs contraintes (transports réguliers¹² ou occasionnels¹³)
- rotation optimale des matériels (éviter les temps morts ou les utiliser pour assurer la maintenance préventive, éviter les parcours longs à faible charge, etc.)
- organisation des roulements agents et de leurs différentes missions (polyvalence des tâches).
- Organisation des prestations au sol, des manutentions, etc.
- Equilibrer les flux de façon à limiter les retours à vide (le repositionnement de wagons vides pour le client est une prestation à valoriser ; le client aura intérêt à optimiser l'utilisation des capacités qu'il a achetées),
- Evaluer le temps de cycle de production et le coût logistique global de non satisfaction de la commande client,
- Etc.

Une fois bâti, le plan de transport donne une idée précise des capacités disponibles et du taux d'utilisation théorique des ressources. Une bonne planification de la charge du système permettra d'anticiper sur la consommation des moyens opérationnels et d'ajuster au mieux cette charge en fonction des goulets de production connus et de leur gestion (optimiser pour produire utile).

¹¹ Validé par le certificat de sécurité. Voir Système gestion de la sécurité Présentation EL KOURSI.pdf

¹² Ces transports ont par définition la caractéristique d'une régularité locale et horaire.

¹³ Les transports occasionnels sont des transports sur commande (la mise à disposition du personnel et du matériel obéit aux commandes et non à une planification fixe).

Outre la productivité des moyens engagés, l'important réside dans la vente de services de transport associés à des services annexes que le client est prêt à payer (voir 5.).

Par exemple, comme toute chaîne logistique performante, la qualité de l'information sera une dimension à prendre en compte dès la conception du service tant pour le suivi du convoi et de ses éléments (*tracking* des wagons) que des marchandises (*tracing*) ou la gestion de la relation client (dématérialisation). La valorisation de ces services sera recherchée.

6. Définir son plan d'entreprise et sa politique commerciale

6.1. Le plan d'entreprise

Le plan d'entreprise (ou business plan ou Stratégie d'affaires) est un résumé de la stratégie d'entreprise, des actions et moyens qu'un entrepreneur compte mettre en œuvre dans un projet d'entreprise afin de développer au cours d'une période déterminée les activités nécessaires et suffisantes pour atteindre des objectifs visés. Il comporte en particulier des bilans et comptes d'exploitation prévisionnels sur plusieurs exercices. On trouvera des éléments utiles dans http://www.objectif-ofp.org/fichiers/20120203102608_These_Touby_Vang_Mastere_Ferroviaire.pdf

6.2. La politique commerciale de l'OFP

L'OFP établira sa gamme d'offres en fonction des demandes des clients. La concertation en amont avec ces derniers doit permettre de la définir au plus proche de la réalité des besoins. L'OFP devra disposer également d'une force commerciale pour faire connaître et développer son activité.

Qui maîtrise la relation commerciale ?

La relation commerciale dépend de l'OFP :

- relation directe avec un chargeur,
- relation avec un commissionnaire de transport (cotraitance/ sous-traitance),
- relation avec une EF nationale (cotraitance/sous-traitance).

L'OFP doit définir précisément ses conditions générales de vente, négocier et contractualiser avec chacun de ces clients ses prestations.

La fourniture de wagons (voir aussi §7.1.2.)

Si les industriels utilisateurs de fret ferroviaire peuvent être propriétaires de leurs wagons (wagons dit de particuliers), dans le cas de clients embranchés où l'utilisation du fret ferroviaire serait plus limitée, ceux-ci devront louer des wagons soit à un wagonnier soit à un industriel propriétaire soit pourquoi pas à l'OFP ou au commissionnaire s'il possède un parc en propre, celui-ci pouvant devenir aussi l'intermédiaire qui loue les wagons pour le compte de son client.

L'offre en wagons isolés et en transport combiné : la notion de réseau

Dans le cas du wagon isolé, l'activité d'un OFP est notamment performante s'il existe un réseau d'OFP capable d'assurer à l'autre bout de la chaîne du transport ferroviaire la distribution du wagon. La couverture géographique rendue possible par ce réseau d'OFP déterminera grandement la pertinence du transport ferroviaire de ce type d'intervenant. Autrement dit, l'OFP devra pouvoir affréter un autre moyen de transport pour assurer la desserte jusqu'au client de son client.

Qualité et compétitivité de la prestation

Le prix et la qualité de la prestation seront des conditions de choix de la solution ferroviaire. Comme il a été dit précédemment la qualité de cette solution s'entend de porte-à-porte et dépend grandement du maillon intermédiaire constitué de la traction principale par une EF nationale et du traitement à l'autre bout de la chaîne.

De cette dépendance naît la nécessité d'établir un cahier des charges précis qui déterminera aussi les principes de refacturation entre partenaires de la chaîne logistique du transport ferroviaire et/ou du transport combiné. Les gains de productivité des uns ne doivent pas être captés par les autres, c'est un risque et les parties devront négocier attentivement leurs conditions. Pour l'OFFP, cela suppose une connaissance précise des éléments de coûts de sa prestation et du coût de la solution routière. Le site du CNR <http://www.cnr.fr/Outils-simulation/prixItineraire> propose des outils de calculs du prix de revient du transport routier. (Il faut préalablement ouvrir un compte pour y accéder).

7. Matériel roulant et matériel de manutention

7.1. Le matériel roulant

Les trains constitués à partir de wagons isolés ou de lots de wagons et tractés par un OFFP peuvent être de nature très diverses.

D'une manière plus détaillée, on appelle donc :

- Wagon isolé : tout convoi au départ d'une ITE ne formant pas un train complet. Les rames de wagons isolés peuvent être constituées de lots de un à plusieurs wagons, mais en une quantité insuffisante pour justifier un acheminement économique, sans rupture de charge, sur tout leur trajet. Dans le schéma traditionnel, les wagons isolés sont acheminés vers des gares de triage, ou gares de lotissement, pour former des lots de wagons à destination d'une autre gare de triage jusqu'à la gare la plus proche du client final ou réceptionnaire. Le wagon isolé subit au moins deux ruptures de charge au cours de son acheminement.
- Train complet : aussi appelé train-entier ou train bloc, est un train de fret acheminé d'un point à un autre, sans modification de sa constitution, hormis éventuellement, le mode de traction. Tout changement dans la composition du convoi, nécessitant un arrêt, et toutes les opérations de sécurité liées à la constitution d'un train est appelé « rupture de charge ».

Composer des trains de lots de wagons : règles à respecter

La constitution du train de wagons complets isolés ou en lot doit respecter certaines règles de composition. En particulier en présence de marchandises dangereuses: en effet, à cause du risque de mélange de produits (par exemple, pour les wagons chargés d'engrais et ceux de carburants) et de types de wagon multiples, le classement du train doit assurer, pour raison de sécurité, que certains types de wagon soient séparés sur le train.

La composition du train doit aussi tenir compte de contraintes techniques de circulation par exemple en matière de freinage – répartition des charges dans le convoi- et l'optimisation possible des opérations (ramassage/détachement de wagons en cours de route par ex.)

La constitution globale du convoi (engin(s) de traction et wagons) dépend évidemment des besoins à satisfaire, mais aussi :

- Des contraintes règlementaires, par exemple :
 - Marchandises dangereuses
 - Freinage
- Des conditions à respecter vis-à-vis de l'infrastructure propres à l'itinéraire retenu par RFF pour satisfaire la demande de sillon :
 - Gabarit (suivant les lignes et les gares fréquentées)
 - Vitesse (MA80, MA100...)
 - Charge à l'essieu (maximale 22,5 T/ essieu, mais pouvant être limitée selon les lignes)
 - Profil de l'itinéraire (voir ci-après la définition de la puissance de traction nécessaire)
 - Longueur totale (maximale 750m sauf cas particuliers)

Un dialogue très précoce avec RFF est indispensable pour optimiser rapidement ces paramètres dont la satisfaction globale simultanée n'est pas toujours possible : par exemple charge à l'essieu maximale possible <> longueur du train <> itinéraire. Référence IN1721 – IGTR 1B2.

Email: guichetunique@rff.fr

7.1.1. Locomotives-Locotracteurs

7.1.1.1. Critères de définition de la capacité de traction nécessaire

a) Nature du trafic et charge totale du train

La définition de la capacité de traction du matériel moteur d'un OFP est fonction du trafic à assurer et des itinéraires à emprunter (profil de la ligne, gabarit, rayon de courbure...)

Suivant que le trafic est composé de trains complets ou de wagons isolés, les puissances et le type d'engin de traction seront différents pour une ligne donnée.

b) Caractéristiques des lignes empruntées

L'énergie utilisée pour la traction dépendra des lignes empruntées par l'OFP. Dans la plupart des cas, l'OFP opère sur une zone partiellement ou pas électrifiée, la traction par matériel thermique sera nécessaire, afin d'éviter les ruptures de charges.

Le matériel de traction ainsi que les wagons constituant le convoi devront répondre aux caractéristiques de charges supportables par la ligne empruntée (charge à l'essieu).

Référentiel Infrastructure – Procédure – Spécification d'admission du matériel [Liste des référentiels de l'EPSE](#)

— Données nécessaires au calcul des marches, à la détermination des charges remorquables et des capacités d'accélération – (IN 2778 (MR 4 S) édition du 1^{er} mars 2004.)

Email : guichetunique@rff.fr

c) Niveau de service pertinent

La puissance du matériel utilisé sera fonction des charges à tracter et de l'implantation des ITE à desservir sur la zone d'achalandage de l'OFPP. En effet, chaque engin de traction est défini par sa caractéristique « effort-vitesse » qui fixe sa capacité à tracter une charge donnée sur une pente donnée à une vitesse imposée ; de plus l'effort de traction peut être fourni par un engin de traction ou plusieurs (unité multiple) :

Train complet

- Rame à tracter en rampe : la capacité de traction sera définie par le poids total en charge à tracter en fonction des marches imposées par les sillons alloués.
- Rame à tracter en pente : de même que pour les rampes positives, l'effort de traction nécessaire sera fonction des marches imposées par les sillons alloués, mais la masse à prendre en compte sera la plus défavorable :
 - Soit du fait du poids frein nécessaire en fonction de la rame à freiner en charge,
 - Soit du fait de la masse à vide de la rame à tracter.

En effet, un train complet arrive le plus souvent soit vide soit plein sur une ITE, et repart dans l'état de charge inverse.

Distribution de wagons isolés

- Si les ITE à desservir sont proches les unes des autres, la masse complète du train est à prendre en compte.
- Si les points de distribution des wagons sont distants les uns des autres sur une partie du trajet, la puissance de traction en fin de zone de distribution peut être nettement inférieure à la puissance de traction maximum nécessaire. Dans ce cas, l'utilisation de matériel de traction en UM (unité multiple) peut s'avérer économiquement rentable.

7.1.1.2. Choix du matériel

Le poids de la mise à disposition du matériel de traction dans le compte d'exploitation d'une OFPP représentant entre 20 et 30% des charges, il est nécessaire de traiter cette question avec le plus grand soin et d'adopter les solutions économiquement les mieux adaptées. Les coûts d'acquisition de matériel de traction ferroviaire neuf et d'occasion peuvent varier suivant la puissance développée et la spécificité de la machine de 400k€ à plus de 3000k€.

De l'activité de l'OFPP et des possibilités de développement du trafic dans le périmètre concerné dépendront les choix de base du matériel de traction :

- **Des locomotives électriques** seront recommandées pour la traction de trains lourds dans une zone où le réseau ferré est entièrement électrifié.
- **Les locomotives à source d'énergie thermique** s'adapteront mieux à un trafic sur les lignes non électrifiées et où la traction n'est pas possible sur tout le trajet, à la desserte de gare dont les voies de service ne sont pas électrifiées, ainsi qu'à la pénétration sur les ITE.
- **Les équipements de contrôle et de sécurité** (poste important du coût) devant équiper les locomotives seront aussi fonction des lignes empruntées (KVB, ATESS, GSMR...)

A noter qu'il faut également s'assurer, au-delà de son agrément à circuler sur le RFN, de la compatibilité de la machine aux caractéristiques techniques des tronçons de RFN (RT) dut lesquels il est envisagé de circuler (voir ci-dessus 7.1.1.1.b).

a) Choisir un matériel sur catalogue

Sauf dans le cas d'une activité très spécifique, la recherche de matériel au catalogue des principaux constructeurs de locomotives sera privilégiée car ceux-ci offrent tous des matériels aptes à circuler sur le réseau ferré national et conformes aux exigences de la réglementation en vigueur.

Dans la mesure du possible, opter pour un matériel déjà fourni ou en cours de construction pour d'autres opérateurs ferroviaires (frais de conception, développement, certification, déjà engagés et répartis sur un plus grand nombre de machines).

La diversité des modes d'exploitation des OFP sur le territoire et les dates de mise en exploitation étant aléatoires, la mutualisation des achats paraît peu compatible avec les quantités engendrées. Toutefois, la recherche de synergie entre OFP est souhaitable (consommables, pièces de rechange, maintenance).

b) Standardiser les matériels du parc de l'OFP

Suivant les contraintes d'un parcours difficile occasionnel peut conduire à un dimensionnement du matériel de traction engendrant des coûts d'investissement élevés. L'acquisition de matériel de moindre puissance couplable (UM) permettant de franchir les zones concernées peut s'avérer économiquement viable et permettre, en cas d'avarie sur un des matériels, une exploitation en mode dégradé.

Afin de limiter au maximum les coûts de disponibilité de pièces de rechange, de consommables et de maintenance, il est souhaitable que les matériels choisis fassent appel à des composants communs.

Exemples :

- Moteurs thermiques de puissances différentes, mais constitués des mêmes éléments (V8, V12...)
- Compresseur d'air
- Bloc frein
- Semelles de frein ou plaquettes de frein à disques...

La polyvalence du matériel alliée à la polyvalence du personnel (conducteur, attaleur, manutentionnaire, mainteneur) permet la réduction des temps d'intervention en manœuvre et une meilleure coordination entre l'exploitation et la maintenance.

c) Matériel neuf

L'offre de matériel susceptible d'intéresser les OFP est très large. Nombre de constructeurs proposent du matériel ayant les caractéristiques techniques correspondantes aux besoins diversifiés des OFP. Ces matériels modernes doivent être conformes aux exigences réglementaires en vigueur pour leur exploitation sur le réseau ferré français et répondre aux normes les plus récentes en matière de maintenance et de respect de l'environnement.

Compte tenu de la complexité de la réglementation, il est conseillé que l'OFP reporte au maximum sur son fournisseur la charge de l'obtention des agréments et autorisations nécessaires.

Si le matériel envisagé par le constructeur n'a jamais fait l'objet, en France, d'autorisation de mise en exploitation commerciale, ou s'il ne peut pas bénéficier d'un des accords de reconnaissance mutuelles signés par les organismes officiels français avec d'autres organismes officiels de pays membres de la Communauté Européenne (Allemagne, Belgique, Luxembourg, Suisse, Espagne, Italie, Pays Bas), la procédure d'agrément devra être conduite en entier, et pourra prendre 18 mois ou plus. Elle nécessite également un niveau d'ingénierie peu commun.

Le matériel proposé par l'OFP pour l'exploitation de la traction sur une ligne du réseau ferré national doit disposer d'une autorisation de type délivrée par l'EPSF à l'issue de la procédure suivante :

- **Le dossier de conception de la sécurité (DCS)** prévu à la fin des études de conception d'un véhicule précise les objectifs de sécurité poursuivis et les méthodes qui seront appliquées pour les atteindre, les méthodes de démonstration et les principes dont le respect permettra le maintien du niveau de sécurité pendant toute la période d'exploitation du véhicule. Il est accompagné d'un rapport établi par un organisme qualifié agréé (OQA) choisi par l'entité qui demande l'autorisation. Le DCS est soumis à l'EPSF pour avis. En cas d'absence de notification de l'avis dans les 4 mois suivant la réception du dossier complet, l'avis est réputé émis.
- **Le dossier de sécurité (DS)** décrit le système ou sous-système tel qu'il est réalisé et indique la façon dont les objectifs de sécurité présentés dans le dossier de conception de la sécurité seront respectés au moment de la mise en service initiale et le niveau de rapport établi par un OQA ainsi que de la déclaration CE de vérification établie par un organisme notifié (ON).
- Pour les systèmes déjà autorisés sur un réseau européen, ou pour les modifications substantielles de matériels roulants déjà autorisés, un seul dossier dénommé **Dossier Technique de Sécurité (DTS)** est exigé et instruit dans les mêmes conditions qu'un DS.

Ces autorisations n'ont pas de durée limitée de validité.

Textes de référence

[Décision 2006/861/CE de la Commission des Communautés Européennes, du 28 juillet 2006, relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant- Wagens pour le fret» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel \[notifiée sous le numéro C\(2006\) 3345\] modifiée par la décision 2009/107CE](#)

[Décision 2006/66/CE de la Commission des Communautés Européennes du 23 décembre 2005, relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant — bruit» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel \[notifiée sous le numéro C\(2005\) 5666\] version consolidée du 24 janvier 2013](#)

[Décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire et plus particulièrement son titre V.](#)

[Arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.](#)

[Arrêté du 23 juillet 2012 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de véhicules ou autres sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés.](#)

[Arrêté du 22 octobre 2012 fixant les modalités de certification des entités mentionnées à l'article 27-2 du décret 2006/1279 du 19 octobre 2006, relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.](#)

Consigne générale de RFF –Matériel roulant d'embranché circulant sur le RFN – Agrément – Entretien – Règle d'exploitation particulière (RFN – CG – MR03 A-00 n°002 version 1 du 15/04/2010).
Email : guichetunique@rff.fr

Référentiel Infrastructure – Procédure – Matériel d'entreprise de travaux – Agrément de circulation sur les lignes exploitées par la SNCF – Maintenance – Contrôle (IN 1418 – édition du 29 mars 2000).
Email : guichetunique@rff.fr

d) Matériel d'occasion

Le matériel d'occasion est soumis à la même réglementation que le matériel neuf. Plusieurs cas de figures peuvent se présenter :

- **Matériel d'occasion ayant déjà circulé** sur le réseau ferré national, disposant d'une autorisation de type délivrée par l'EPSF.
 - Le changement de propriétaire (détenteur) rend nécessaire la mise à jour du registre national des véhicules (registre d'immatriculation) tenu par l'EPSF. Cette démarche est à effectuer conjointement par l'ancien détenteur. A noter que cette démarche n'est possible qu'une fois l'EF (OFP) a déclaré auprès de l'EPSF son Entité en Charge de la Maintenance (ECM)
 - Le changement de destination éventuel obligera le nouveau propriétaire à s'assurer que le véhicule qu'il souhaite utiliser est compatible avec l'infrastructure qu'il prévoit d'emprunter. En cas de modification substantielle du véhicule, la production d'un DTS est nécessaire.
- **Matériel d'occasion n'ayant jamais circulé** sur le réseau ferré national :
 - Ce matériel doit subir toute la procédure d'agrément (DCS, DS). Procédure très lourde et très longue, nécessitant l'engagement de frais d'études et d'assistance par un EOQA, risquant de rendre l'opération peu rentable par rapport aux autres solutions d'acquisition.

- Matériel issu d'un réseau de la Communauté Européenne et pouvant bénéficier des accords de reconnaissance mutuelle. Ce matériel devra recevoir l'agrément à partir du DTS à présenter à l'EPSF.
- Certains constructeurs se sont engagés dans des campagnes de modernisation de matériel de traction. Ce matériel s'apparente à un **matériel réaménagé** au sens de la réglementation française et fait l'objet des mêmes dispositions sur le matériel neuf en termes d'autorisation de mise en exploitation commerciale.

Lors de l'acquisition d'un matériel d'occasion, l'acquéreur doit s'assurer du respect par le matériel de la réglementation sur les produits **contenant de l'amiante** (en principe garanti par le vendeur ou loueur).

Textes de référence (textes concernant l'amiante)

- [Décret n° 96-1133 du 24 décembre 1996 relatif à l'interdiction de l'amiante pris en application du code du travail et du code de la consommation \(TAST9611675D\)](#)
- [Directive 2003/18/CE du Parlement Européen et du Conseil du 27 mars 2003 modifiant la directive 83/477/CEE du Conseil concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à l'amiante pendant le travail.](#)
- [Décret n° 2006-761 du 30 juin 2006 relatif à la protection des travailleurs contre les risques liés à l'inhalation des poussières d'amiante et modifiant le code du travail \(SOCT0611231D\)](#)
- [Arrêté du 23 juillet 2012 relatif aux autorisations de réalisations et des mises en exploitation commerciale de systèmes ou d'autres sous-systèmes de transports ferroviaires nouveaux ou substantiellement modifiés.](#)

7.1.1.3. Revue d'effectifs du matériel adapté à la desserte de proximité

a) Les constructeurs

Les principaux constructeurs nationaux et étrangers, ayant une représentation active sur le territoire français et connus des organismes de l'Etat sont :

- ALSTOM www.alstom.com/transport/fr
- BOMBARDIER www.bombardier.com/fr/transport/produits
- CFD Bagnères cfdb@cfdb.fr
- EMD www.emdiesels.com
- ETIC www.etic13.eu
- Ferrotract www.ferrotract.fr/book
- GEMAFER www.groupe-vfli.com
- SIEMENS www.siemens.com/entry/fr/fr
- SIFEL info@sifel.com
- SOCOFER www.socofer.fr
- VOSSLOH www.vossloh.com

b) Les loueurs, les bailleurs

Certains constructeurs peuvent aussi proposer du matériel sous forme de location-vente ou simplement de location. De plus des organismes financiers ont des structures spécialisées dans le financement de la mise à disposition de matériel de traction ferroviaire, accompagnée ou non de prestations de maintenance.

En plus des constructeurs ci-dessus, les sociétés ci-après peuvent pratiquer la location ou la gestion financière de matériel de traction :

- AKIEM www.akiem.com
- ALPHA-Trains www.alpha-trains.eu
- ASCENDOS www.ascendos.com
- BEACON RAIL www.beaconrail.com
- CBrail www.cbrail.com
- ETIC www.etic13.eu
- Ferrotract www.ferrotract.fr/book
- GEMAFER www.groupe-vfli.com
- MITSUI www.mrc-rail.com
- SIFEL
- VFLI www.vfli.fr

Les montants des locations mensuelles de matériel de traction varient suivant l'utilisation qu'il est fait du matériel, de la durée du contrat et de l'équipement du matériel. Ces coûts peuvent varier de 7,5k€ à plus de 30k€ par mois.

7.1.1.4. Entretien du matériel

a) Type de maintenance

La maintenance du matériel doit être définie suivant les consignes fournies par le constructeur et les exigences de l'exploitation. La maintenance fait partie intégrante des éléments d'homologation du matériel par l'EPSF.

La maintenance à réaliser sur le matériel comporte plusieurs niveaux. La norme FD X60-000 définit ces niveaux.

b) Faire ou faire faire la maintenance

La maintenance est une charge d'exploitation lourde. De la bonne réalisation de la maintenance dépendra la réalisation d'un service de qualité.

La réalisation de la maintenance par du personnel de l'OFP peut s'envisager pour un parc matériel important, permettant l'emploi de personnel de qualification différente répondant aux exigences de l'arrêté d'aptitude. Mais dans ce cas, le financement des ateliers et des équipements nécessaires risque de peser lourd sur le compte d'exploitation de l'OFP.

Des sociétés spécialisées dans la maintenance de matériel ferroviaire possèdent le personnel et les équipements nécessaires à la réalisation de ces opérations de maintenance et peuvent répartir sur plusieurs clients les coûts de personnel et de matériel.

De plus, la plupart des constructeurs, loueurs et bailleurs sont en mesure d'assurer directement ou indirectement ces opérations. Voir listes ci-dessous auxquelles on peut rajouter

- ACC Ingénierie et Maintenance www.accim.com
- ERION (groupe VOSSLOH) <http://www.erion.es>
- Masteris (SNCF) www.masteris.com
- RDT13 <http://www.rdt13.fr/>

c) Matériel de réserve

Le matériel de traction doit subir des opérations de maintenance périodiques. Par ailleurs, celui-ci n'est pas à l'abri de période d'indisponibilités liées aux aléas de l'exploitation. Il est par conséquent nécessaire de prévoir des solutions de remplacement.

Suivant l'importance du parc de matériel de traction, les solutions adéquates peuvent varier.

L'objectif étant toujours de minimiser les coûts d'exploitation du matériel de traction.

Si le parc de matériel de traction comporte plusieurs machines, la planification de la maintenance et l'adaptation du planning d'exploitation devront permettre faire face aux aléas.

Dans le cas d'un parc avec peu de machines ou des machines trop éloignées les unes des autres, le recours à la location de matériel de remplacement sera nécessaire. La location reste onéreuse, à plus forte raison si le matériel est destiné à assurer des réserves.

Il est également possible de conclure des accords de mutualisation avec d'autres EF, ce qui permet de ventiler les charges sur plusieurs comptes et de garantir une continuité de service intéressante pour tous.

Cette question devra être envisagée dès le début de l'exploitation, afin d'avoir une réactivité permettant d'offrir un service dégradé le moins perturbant pour les clients.

7.1.1.5 Les organismes pertinents

a) Les organismes d'Etat

Pour l'homologation du matériel et pour les autorisations d'exploitation de matériel de traction, l'OFFP aura recours aux services des organismes suivants :

- EPSF : Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
- RFF : Réseau Ferré de France
- SNCF GID : Gestionnaire d'infrastructure délégué par RFF pour la maintenance du réseau et pour certaines opérations de contrôle d'exploitation

b) Les organisations professionnelles

Pour la définition des matériels à mettre en œuvre, les organismes suivants sont à même de fournir aide et assistance.

- FIF : Fédération des Industries Ferroviaires
- Objectif OFFP

7.1.2. Les wagons

7.1.2.1. La définition des caractéristiques d'un wagon

Suivant l'offre logistique de l'OPF, celui-ci peut être amené à fournir les wagons nécessaires à la prestation de transport.

La diversité des produits (fluide, pulvérulent, agrégat, conteneur...) à transporter est telle que le choix des wagons correspondants au besoin d'un client est très spécifique à chaque contrat.

La charge utile d'un wagon peut aller de 25t (wagon à essieux – tare 15t) à 70t (wagon à bogies – tare 20t).

L'OPF n'est pas en première ligne pour la définition du matériel devant servir au transport des produits à acheminer. Toutefois lors de la constitution des rames le personnel de l'OPF doit être à même d'identifier le type de wagons constituant son convoi et de déceler éventuellement les anomalies, lors de l'opération de reconnaissance à l'aptitude au transport (RAT).

7.1.2.2. Les éléments de choix d'un type de wagon de fret

La particularité d'un wagon par rapport à une locomotive est qu'il accompagne le produit qu'il transporte, de son point de chargement à son point de déchargement. Ces deux points sont souvent très distants et parfois même au-delà des frontières.

a) Matériel spécifique

La nature du produit à transporter définira le type de wagon à choisir (produit alimentaire, produit chimique, hydrocarbure, chaîne du froid à respecter, conteneur...) si la cohabitation avec d'autres produits n'est pas possible.

b) Matériel polyvalent

Le matériel polyvalent s'adresse à tout produit ne nécessitant pas un conditionnement spécifique (messagerie, produit fini volumineux, matériel sur palette...). Ces produits pouvant être transportés sur wagon plateau ou avec bâche...

Un train peut être constitué de plusieurs types de wagon suivant la consistance de son chargement. L'important est de veiller à la compatibilité des wagons avec les marches affectées par RFF au convoi.

7.1.2.3. Acheter ou louer

La location est la solution prépondérante pour la mise à disposition de wagons, car la durée de vie d'un wagon est comprise entre 30 et 40 ans.

L'achat de wagons par un OPF dépend de l'offre spécifique de logistique proposée. Ce type de situation sera certainement très rare, et dans le cadre d'une offre de transport très spécifique.

L'utilisation des wagons par les entreprises ferroviaires comme moyen de transport exige la mise en place de dispositions contractuelles définissant les droits et obligations de chacune des parties.

L'utilisation d'un contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) est fortement conseillée, voire obligatoire pour pouvoir procéder à des échanges de rame avec d'autres EF.

Les informations utiles se trouvent sur le site : <http://www.gcubureau.org/>

a) La construction de wagons de fret

Les constructeurs de wagons deviennent de moins en moins nombreux en France. La construction de wagons est surtout active dans les Pays de l'Europe de l'Est. Les constructeurs français restants :

- TITAGARH WAGONS : www.a-f-r.fr
- ABRF Industries: www.abrfi.com
- LOHR: www.lohr.fr
- ORVAL: www.ermewa-workshops.com

b) Matériel d'occasion

Les wagons d'occasion peuvent se trouver auprès des constructeurs, des mainteneurs ou de propriétaires renouvelant leur parc. Voir les adresses ci-dessus pour les constructeurs et ci-dessous pour les mainteneurs.

c) La location de wagons de fret

Diverses sociétés se sont spécialisées dans la location de wagons ; ce sont les plus grands propriétaires de parc en France. Les contrats de locations peuvent être établis pour un transport spécifique ou pour une durée dépendant du contrat à honorer.

Ces sociétés possèdent tous les types de wagons utilisables sur le réseau ferré français et susceptibles de franchir les frontières.

Les principaux loueurs sont :

- ATIR-RAIL : www.atir-rail.com
- Millet SAS : www.millet-wagons.com
- ERMEWA Group : www.ermewa.fr
- NACCO : www.naccorail.com
- PETROCITERNE : Tél : 04.67.49.37.00
- SPINELLI S.A : spinelli@wanadoo.fr
- VTG France : www.vtg-rail.com

On trouvera des renseignements utiles sur le site de l'AFWP – Association Française des détenteurs de wagons : www.afwp.asso.fr/

7.1.2.4. La maintenance

a) Faire la maintenance

Le niveau de sécurité exigé ne permet pas à l'OFF d'assurer lui-même la maintenance des wagons. Dans la majorité des cas, l'OFF n'interviendra que pour la petite maintenance dite de niveau 1. Les opérations d'entretien sont donc confiées à une entité en charge de maintenance (ECM). La plupart des détenteurs-loueurs de wagons ont obtenu l'habilitation en temps qu'ECM.

a.1) Rôle de l'ECM. L'ECM reçoit une certification lui permettant d'assurer la maintenance. Le référentiel de certification des ECM a récemment évolué. Depuis 2009, le texte de référence en matière de certification des ECM, était le MoU *Memorandum of Understanding*, c'est-à-dire le protocole d'accord établissant les principes de base d'un système commun de certification des entités chargées de la maintenance des wagons de fret. Il n'est plus applicable depuis l'entrée en vigueur du texte européen.

Le règlement européen n°445/2011 du 10 mai 2011 dont l'objectif a été d'harmoniser l'état de sécurité des wagons fret a mis l'accent sur l'échange d'informations entre les utilisateurs de wagon et les entités en charge de la maintenance.

Il impose une certification obligatoire pour tous les ECM. Elle s'applique donc :

- A toute entité chargée de l'entretien des wagons fret devant être utilisés sur le réseau ferroviaire de l'Union européenne.
- Aux ateliers d'entretien ou toute organisation assurant une partie des fonctions suivantes :
 - Encadrement
 - Développement de l'entretien
 - Gestion de l'entretien de la flotte
 - Exécution de l'entretien

S'agissant de la mission d'encadrement, l'ECM remplit la fonction d'encadrement mais elle peut externaliser les trois autres missions.

L'ECM peut externaliser auprès d'entités certifiées par un organisme accrédité, ou auprès d'entités non certifiées dont elle assurera elle-même le contrôle.

L'arrêté du 22 octobre 2012 fixe les modalités de certifications des entités mentionnées à l'article 27-2 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006.

Les règles de maintenance sont définies par l'ECM qui est responsable de la bonne exécution de l'entretien du véhicule.

L'ECM agréé les ateliers de maintenance (de tous niveaux) et s'assure que ceux-ci appliquent son livret de maintenance. Il convient de préciser qu'un loueur peut déléguer à une entité ou à une entreprise ferroviaire agréée ECM sa fonction d'ECM.

La maintenance des wagons doit être réalisée par un personnel qualifié faisant partie d'un établissement ayant reçu un agrément suivant son niveau de compétence.

Il est nécessaire que toute intervention soit portée dans un fichier centralisé du wagon. Dans la mesure où un wagon peut passer entre les mains de plusieurs intervenants dans un même transport, il est indispensable que chaque intervenant puisse interroger ce fichier et être en mesure d'apprécier l'état de sa maintenance.

a.2) Rôle des EF. Les entreprises ferroviaires sont soumises à diverses obligations qui figurent dans quatre documents :

- Le **règlement n°445/2011**, en son considérant 6, indique que les contrats entre l'entreprise ou gestionnaire de l'infrastructure et l'ECM doivent être conformes aux procédures indiquées par l'entreprise ou le gestionnaire de l'infrastructure dans son système de gestion de la sécurité. Il en est de même dans le cadre de l'échange d'informations entre les différents contractants.
- L'article 5 du même texte européen, précise, que les parties intervenant dans le processus d'entretien se transmettent les informations pertinentes concernant l'entretien conformément aux critères énumérés aux parties 1.7 et 1.8 de l'annexe III du règlement.
- Le **décret 2006-1279** prévoit à l'article 27-1 qu'il doit y avoir impérativement une communication des informations techniques d'exploitation entre les entreprises ferroviaires/les gestionnaires d'infrastructures et l'ECM, pour la bonne réalisation de ses missions.
- **L'arrêté du 19 mars 2012**, en son article 50 b) prévoit que les utilisateurs des wagons doivent transmettre à leurs ECM, les éventuels incidents survenus sur le parcours et les autres données dont les ECM ont besoin pour assurer leurs missions, tels que les profils des services opérationnels réalisés (notamment, sans s'y limiter, les tonnes-kilomètres et le total kilométrique).

a.3) Le contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) définit les conditions d'interventions (principalement pour les réparations en lignes). Le bureau CUU actualise chaque année le contrat uniforme disponible sur leur site : www.gcubureau.org

Ce contrat prévoit des obligations pour les parties contractantes. En effet, il est indiqué à l'article 15 que l'EF doit fournir des informations au détenteur de wagons.

A l'article 18, il est précisé qu'en cas d'avaries d'un wagon, l'EF doit dresser sans délai (en présence du détenteur si possible) un procès-verbal de constatation d'avarie de wagon.

Lorsqu'une avarie du wagon ou une perte de pièce empêche la circulation ou l'utilisation du wagon, alors l'EF en informe aussitôt le détenteur en lui donnant au moins les informations ci-après :

Le numéro de wagon, l'état du wagon (chargé ou vide), date et lieu de la réforme, motif de la réforme, coordonnées du service à constater, durée prévisible d'indisponibilité du wagon (jusqu'à 6 jours ouvrables ; supérieure à 6 jours ouvrables).

L'efficacité de ce système d'entretien repose sur un échange d'informations entre les contractants s'agissant des dysfonctionnements, accidents, incidents survenus ou évités de justesse.

b) Faire faire la maintenance

De nombreux ateliers de maintenance répartis sur le territoire français et ayant un agrément sont en mesure d'intervenir pour les opérations de maintenance, sur site pour certaines réparations ou dans leurs ateliers pour des travaux importants.

Les principaux ateliers sont :

- ABFRI : www.abrfi.com
- Ateliers des Flandres (Colas Rail) : www.lesateliersdesflandres.com
- Ateliers de Joigny (Groupe VTG) : Tél : 03.86.92.00.10
- Ateliers d'Occitanie : Tél : 04.68.42.50.50
- Ateliers d'Orval (Groupe Ermewa – SNCF) : www.ermewa.com
- Ateliers de Provence : www.ateliersdeprovence.fr
- ERION www.erion.es/
- Etablissements Claude S.A (Colombiers) Tél: 04.67.37.01.11
- EUROPORTE www.europorte.com
- FERIFOS (Groupe Ermewa) SNCF) : www.ferifos.fr
- FREEMAN Industrie : www.freeman-industrie.com
- LORMAFER: www.lormafer.fr
- RDT 13: www.rdt13.fr
- ROLANFER: www.rolanfer-mf.com
- SARI (Groupe Ermewa – SNCF): www.ermewa.com
- SDH Ferroviaire : www.sdhfer.fr
- SOCOMAT – SGTL INDUSTRIES www.socomat.fr
- SWFT (à Joinville Haute Marne) Tél: 03.25.94.11.75
- VFLI www.vfli.fr

Il existe en plus des ateliers de maintenance fixe, des équipes mobiles qui vont se déplacer directement sur le site d'exploitation.

Textes de référence

- [Décision de la Commission \(2006/861/CE\) du 28 juillet 2006 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant — wagons pour le fret» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel \[notifiée sous le numéro C\(2006\) 3345\].](#)
- [Décision de la Commission \(2006/66/CE\) du 23 décembre 2005 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant — bruit» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel \[notifiée sous le numéro C\(2005\) 5666\].](#)
- [Règlement \(CE\) n° 62/2006 de la Commission du 23 décembre 2005 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Applications télématiques au service du fret» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.](#)
- [Décision de la Commission \(2006/920/CE\) du 11 août 2006 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel \[notifiée sous le numéro C\(2006\) 3593\].](#)

7.1.2.5. Les organismes pertinents

Les organismes publics concernés par la mise en exploitation de matériel remorqué sont les mêmes que pour le matériel de traction. Les détenteurs-loueurs de wagons et les ateliers de maintenance sont tous membres de l'AFWP www.afwp.asso.fr

7.2. Les matériels de manutention

7.2.1. La définition des caractéristiques des matériels de manutention

Suivant l'offre logistique de l'OFP et l'importance du site à gérer (ITE), le matériel de manutention peut être fourni par l'OFP ou par son client ; ce matériel peut être très varié :

- Locotracteur ou rail-route de manœuvre
- Portique de manutention
- Grue de transbordement
- Chariot de manutention, pouvant aller du simple transpalette au chariot de manutention de conteneur.

Le dimensionnement de ce matériel, en capacité et en quantité, est fonction du volume de l'activité de l'ITE ou de la plateforme logistique.

7.2.2. Les éléments de choix d'un type de matériel de manutention

a) Matériel spécifique

La spécificité du matériel dépendra de l'activité de l'ITE et de la durée du contrat d'exploitation. Si le matériel est et reste la propriété du client, celui-ci disposera d'un matériel spécifique.

b) Matériel polyvalent

Suivant la durée du contrat d'exploitation logistique de l'ITE, l'OPF cherchera à utiliser un matériel pouvant en cas de non renouvellement de son contrat être facilement transférable sur un autre site, ou pouvant dans le cas de certains matériels (rail-route), servir à un autre usage (travaux d'infrastructure ferroviaire).

7.2.2.1. Acheter ou louer

Comme pour les locomotives et les wagons, l'acquisition de matériel de diffusion courante et bénéficiant de retour d'expérience des utilisateurs et des constructeurs sera à favoriser.

Si l'OPF exploite plusieurs ITE, l'homogénéité du parc de matériel sera recherchée, afin de réduire les coûts de stockage de pièces de rechange et de produits consommables.

De plus, la standardisation du matériel augmente le taux de disponibilité, par la possibilité de transférer relativement facilement des engins d'un site à un autre.

Elle permet également « une industrialisation » des processus de maintenance qu'il n'est pas possible de réaliser avec un parc hétérogène.

a) Les constructeurs

Le nombre de constructeurs d'engins de manutention terrestre étant élevé la liste ci-après ne reprend que les constructeurs de matériel ferroviaire sans toutefois être limitative.

- CFD Bagnères cfdb@cfdb.fr
- ETIC www.etic13.eu
- GEMAFER www.groupe-vfli.com
- GEISMAR www.geismar.com
- PATRY www.patry.fr
- RAIL ROUTE EUROPE www.railrouteeurope.com
- SOCOFER www.socofer.fr
- SIFEL info@sifel.com
- UNIMOG www.unimogsales.com
- VOSSLOH www.vossloh.com

Le coût de ce type de matériel ferroviaire (locotracteur ou rail-route) peut varier de 250 à 1000k€

b) Matériel d'occasion

Le marché de l'occasion est très développé en ce qui concerne le matériel de manutention terrestre, et chaque région à ses spécialistes.

Pour le matériel ferroviaire (locotraceurs et rail-route) les sociétés citées ci-dessus sont aussi très souvent présentes sur le marché de l'occasion.

Suivant l'état du matériel et suivant sa destination, ce matériel (locotracteur ou rail-route) peut coûter entre 150 et 750 K€.

c) Les loueurs

De même que pour les matériels d'occasion, certaines des entreprises citées ci-dessus pratiquent la location à court ou à long termes.

Le financement par location bail auprès d'organismes financiers traditionnels peut être une solution, les montants mis en jeu étant moins importants que pour des locomotives ou des wagons.

La location de ces matériels ferroviaires se situe dans une fourchette de 2 à 7 K€/mois.

On peut citer les loueurs de matériel de manutention suivants :

- ETIC www.etic13.eu
- Gemafer www.groupe-vfli.com
- Patry www.patry.fr
- Rail Route Europe www.railrouteurope.com
- Socofer www.socofer.fr
- Sifel
- Unimog
- RDT13 www.rdt13.fr

7.2.2.2. La maintenance

a) Faire la maintenance

Comme indiqué au paragraphe de la maintenance des locomotives, ce poste est très lourd en immobilisation de personnel et de matériel. L'intérêt de réaliser la maintenance en interne dépendra de l'importance du parc de matériel et de l'éloignement des sites d'exploitation.

b) Faire faire la maintenance

Pour le matériel de manutention terrestre, nombre de constructeurs ont des structures régionales à même d'intervenir dans des délais acceptables et à des coûts raisonnables.

Pour le matériel ferroviaire (locotracteur ou rail-route), la maintenance sera conditionnée par l'activité du matériel (pénétration ou non sur le réseau ferré national).

Les sociétés citées ci-dessus étant toutes théoriquement à même de répondre aux exigences de la réglementation en matière de maintenance de matériel ferroviaire.

Textes de référence

- **CG MR 3 A n°002 version 1 du 15-04-2010** : Matériel roulant embranché circulant sur le RFN. Agrément. Entretien : Règle d'exploitation particulière.
- **IG TR 1 A n° 5 version 1 du 31-05-2010** : Circulation et manœuvres d'embranchés sur le réseau ferré national. Règle d'exploitation particulière. Ce texte renvoie à la MR3A n°2 pour les questions relatives au matériel roulant.
- Pour ces textes, un interlocuteur : guichetunique@rff.fr

7.2.3. Les organismes pertinents

7.2.3.1. Les organisme d'Etat

- [RFF](#)
- [STRMTG](#)

7.2.3.2. Les syndicats professionnels

- [CISMA](#) (Syndicat des équipements pour la construction, les infrastructures, la Sidérurgie, et la Manutention).

8. Le personnel ferroviaire

Outre le Code du travail, le personnel des entreprises ferroviaires est régi par :

- La réglementation spécifique ferroviaire portant notamment sur les aspects sécurité de ces métiers.
- Les conventions collectives de branche

8.1. La réglementation applicable aux personnels des entreprises ferroviaires

8.1.1. Règlementation applicable à l'ensemble des personnels

L'arrêté du 30 juillet 2003 fixe les conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation, l'évaluation des compétences professionnelles et l'habilitation à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national.

L'exigence de sécurité étant élevée dans l'activité de transport ferroviaire, cela suppose que chacune des personnes exerçant une fonction de sécurité, soit au préalable apte à remplir des conditions d'aptitude physique et professionnelle.

L'arrêté en son article 2, énumère l'ensemble des fonctions de sécurité auquel le personnel peut être affecté.

L'employeur doit informer le personnel des règles de sécurité à respecter et s'assurer que le personnel remplit en permanence les conditions d'aptitude physique et professionnelle et doit informer le personnel de toute actualisation des règles.

Ces aptitudes sont soumises à un contrôle.

S'agissant de l'aptitude physique, l'agent est soumis à un examen médical effectué par un médecin du travail.

L'aptitude professionnelle regroupe les compétences professionnelles à savoir les connaissances professionnelles et la capacité à les mettre en œuvre à tout moment.

Les différentes annexes de l'arrêté, énumèrent les conditions d'aptitude physique et professionnelle à remplir par le personnel pour pouvoir exercer les fonctions de sécurité.

L'annexe XIII indique, par exemple, que pour exercer la fonction de mainteneur d'infrastructure, l'agent doit connaître les sites sur lesquels il est amené à exercer ses missions.

L'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national a modifié l'arrêté du 30 juillet 2003 en son article 1 et l'annexe III.

La poly compétence des agents a des limites en raison des exigences de sécurité. Ces exigences imposées à travers les annexes, réglementent l'incompatibilité possible dans l'exercice de plusieurs tâches au regard des règles de sécurité.

Textes de référence

- [Arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.](#)
- [Arrêté du 30 juillet 2003 modifié relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonction de sécurité sur le réseau ferré national. \(EQU0301007A\) version consolidée au 18 août 2010.](#)
- [Annexes à l'arrêté du 30 juillet 2003 relatives aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonction de sécurité sur le réseau ferré national. \(EQU0310207X\).](#)

8.1.2. La réglementation relative aux conducteurs de trains

La Communauté européenne a défini un modèle unique de certification des conducteurs de trains afin de répondre aux exigences de sécurité qu'impose l'activité ferroviaire (Directive 2007/59/CE).

La licence du conducteur de trains est un document reconnu par l'ensemble des états membres de l'union européenne ou les Etats appliquant des règles équivalents à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci (principalement la Suisse).

Textes de référence :

- [Directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de trains assurant la conduite de locomotives et des trains sur le système ferroviaire dans la Communauté.](#)
- [Règlement \(UE\) n° 36/2010 du 3 décembre 2009 relatif aux modèles communautaires pour la licence de conducteur de trains, l'attestation complémentaire, la copie certifiée conforme de l'attestation complémentaire et le formulaire de demande de licence de conducteur de train.](#)
- [Décision du 29 octobre 2009 relative à l'adoption des paramètres fondamentaux des registres des licences des conducteurs de trains et des attestations complémentaires.](#)
- [Décision du 22 novembre 2011 concernant les critères de reconnaissance des centres de formation dispensant des formations de conducteurs de train, les critères de reconnaissance de des examinateurs chargés d'évaluer les conducteurs de trains et les critères](#)
- [Code des transports Livre II Titre II Décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.](#)
- [Décret n°2010-708 du 29 juin 2010, relatif à la certification des conducteurs de trains.](#)
- [Arrêté du 6 Août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train. relatifs à l'organisation des examens.](#)

8.1.2.1. Procédure d'obtention de la licence

La certification se compose d'une licence de conducteur de trains et d'une attestation complémentaire harmonisée au niveau européen.

- Délivrance de la licence par « l'autorité compétente »

L'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) est, en France, l'autorité compétente chargée de délivrer la licence de conducteur.

L'EPSF tient à jour un registre de licences établi conformément aux paramètres fondamentaux adoptés par la Commission européenne. L'EPSF doit avoir un accès à l'ensemble des données nécessaires à la mise à jour du registre des licences.

En effet, elle est la seule à pouvoir délivrer et renouveler la licence.

La procédure à suivre pour obtenir la licence fait l'objet d'un guide disponible sur le site internet de l'EPSF: [Guide à l'usage des candidats à l'obtention de la licence de conducteur de trains](#).

La licence de conducteur de trains se présente sous la forme d'une carte au format « carte de crédit ».

Quand faut-il être titulaire de la licence?

Tout conducteur assurant pour la première fois des services sur le territoire d'au moins deux Etats membres de l'Union européenne doit être titulaire d'une licence depuis le 1^{er} juin 2011.

Tout nouveau conducteur doit être titulaire d'une licence depuis le 1^{er} juin 2013.

Tout conducteur devra être titulaire d'une licence au 1^{er} juin 2018.

- Conditions d'obtention de la licence

- Le candidat doit avoir au moins 18 ans. Il doit avoir 20 ans pour assurer la conduite d'un train hors du territoire ;
- Il doit être diplômé de l'enseignement secondaire ou justifier d'un niveau équivalent (deux ans après le brevet des collèges) ;
- Il doit être titulaire d'une attestation de réussite à un examen portant sur des connaissances professionnelles générales relatives à la conduite de trains ;
- Il doit être titulaire d'un certificat d'aptitude physique établi par un médecin (la durée de validité du certificat varie de 1 à 3 ans en fonction de l'âge du conducteur.)
- Il doit être titulaire d'un certificat d'aptitude psychologique établi par un psychologue agréé par l'EPSF, conformément aux dispositions de l'arrêté du 6 août 2010 (le certificat d'aptitude psychologique est établi lors de la première demande et à chaque renouvellement).

C'est un organisme agréé par l'EPSF qui se charge de l'organisation de l'examen portant sur les connaissances professionnelles générales. L'EPSF publie la liste des organismes agréés sur son site Internet: [Organismes chargés de l'examen pour la licence de conducteur de trains](#)

S'agissant des critères d'aptitudes physique et psychologique, ils sont présentés en annexe de l'arrêté du 6 août 2010.

La licence peut être demandée à titre individuel ou par l'employeur du candidat à la licence dûment mandaté par ce dernier.

Dans les deux cas, la licence est envoyée à l'adresse personnelle du demandeur en recommandé avec accusé de réception.

Délai d'obtention de la licence.

La carte de licence est envoyée au seul demandeur dans un délai d'un mois à compter de la réception du dossier de demande complet.

Coût de la licence

Elle est facturée 125 euros.

Le coût est supporté soit directement par le demandeur à titre individuel soit par l'employeur mandaté.

Durée de validité de la licence

La licence est valable pour une durée de 10 ans, sous condition de la validité des différents certificats d'aptitude.

Responsabilité du conducteur

Une fois que le conducteur reçoit sa licence, il devient responsable du titre en lui-même (la production d'une nouvelle carte en cas de détérioration, perte ou vol est payante) et du maintien de sa validité.

Pour se faire, les conducteurs sont tenus de transmettre les certificats d'aptitude à l'autorité compétente dans un délai de sept jours à compter de leur délivrance.

Recours

En cas de contestation des résultats des examens d'aptitude physique et/ou psychologique, le demandeur ou le détenteur d'une licence dispose d'un recours auprès de la commission ferroviaire d'aptitude.

Toutes les autres décisions, prises par l'EPSF à l'encontre d'un demandeur ou d'un titulaire de la licence, sont susceptibles de recours, sous réserve du respect des délais prévus par décret n°2010-708 du 29 juin 2010.

- Délivrance de l'attestation complémentaire

Seuls les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure ou les entreprises titulaires d'une convention d'exploitation avec la SNCF dans le cadre de l'article 4.1 de son cahier des charges sont autorisées à délivrer des attestations complémentaires.

Chacune de ces entreprises établit sa propre procédure de délivrance des attestations incluant les modalités d'évaluation des connaissances.

Conditions d'obtention de l'attestation complémentaire harmonisée:

- **Réussite à une épreuve d'évaluation portant sur les connaissances professionnelles spécifiques** : c'est-à-dire les compétences professionnelles relatives à la connaissance des matériels roulants et des infrastructures. Les compétences que doit acquérir un conducteur dans ces deux domaines sont présentées en annexe de l'arrêté du 6 août 2010.
- **Justifier de compétences linguistiques dans la langue opérationnelle du gestionnaire d'infrastructure** : un conducteur doit être capable de communiquer activement et efficacement dans la langue opérationnelle du gestionnaire d'infrastructure dans des situations normales, perturbées, ou d'urgence. Il doit être capable d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Cette attestation permet au conducteur d'être employé dans deux catégories de conduite:

La **catégorie A** qui concerne les locomotives de manœuvre, les trains de travaux et les véhicules ferroviaires de maintenance de l'infrastructure.

La **catégorie B** qui concerne le transport de personnes ou de marchandises.

8.1.2.2. Contrôle de la certification par l'EPSF

L'EPSF a un pouvoir de contrôle sur les conducteurs de trains qui doivent pouvoir fournir à tout moment leur licence, et tout document requis par la réglementation de sécurité dans le cadre de la réquisition par les agents de l'EPSF.

L'EPSF peut suspendre ou retirer (provisoirement ou à titre définitif) une licence :

- immédiatement si le certificat d'aptitude physique n'est pas renouvelé à temps
- immédiatement si le certificat d'aptitude psychologique fait l'objet de restriction ou est retiré.
- Selon une procédure contradictoire en cas d'infraction ou de manquement d'un conducteur aux obligations qui lui incombent en vertu du décret n°2010-708 ou de la réglementation relative à la sécurité des circulations.

8.2. Les conventions collectives

Compte tenu du contenu prévu de la réforme ferroviaire, ce chapitre sera repris lors de la conclusion de la convention collective de branche « harmonisée ».

La réglementation applicable aux personnels des OFP dépend du régime juridique de leur entreprise et de la nature du réseau sur lequel ils opèrent. Il existe deux cas de figure :

- Les OFP opérant sur des voies ferrées d'intérêt local ou des voies ferrées secondaires d'intérêt général (VFIL).
- Les entreprises ferroviaires autres que la SNCF exerçant sur le réseau ferré national (RFN) et dont l'activité principale est le transport ferroviaire.

8.2.1. La convention VFIL

Cette convention s'applique pour l'ensemble des Entreprises ferroviaires opérant sur des voies ferrées d'intérêt local ou des voies ferrées secondaires d'intérêt général (VFIL).

Elle a vocation à s'appliquer sur le territoire métropolitain pour une durée indéterminée. L'annexe de l'avenant 1 du 11 mai 1977 énumère les réseaux dont le personnel relève totalement ou partiellement de la convention collective VFIL.

Elle organise notamment, la représentation du personnel, les conditions d'embauchage et de licenciement du personnel, la rémunération du personnel, les règles d'avancement et de notation, les repos et congés, les sanctions et conseil d'enquête, les conditions de travail, la sécurité sociale, le système des réformes et retraites.

Cette convention prévoit d'ailleurs une polyvalence des emplois, en son article 21 « *Tout agent, quel que soit le service auquel il est affecté est, en cas de besoin, tenu de prêter son concours dans un autre service ou une autre spécialité.* »

Pour la rémunération du personnel, la convention renvoie aux conditions fixées par la législation en vigueur (article 28 VFIL)

Textes de référence

- L'arrêté du 22 octobre 1941 modifié relatif à la réglementation du travail des agents des réseaux secondaires d'intérêt général et des réseaux d'intérêt local.
- [Convention collective nationale du personnel des voies ferrées d'intérêt local \(VFIL\) du 26 septembre 1974 étendue par arrêté du 23 juin 1975.](#)

8.2.2. La convention collective de branche

Depuis 2008, les partenaires sociaux (l'Union des Transports Publics et Ferroviaires - l'UTP - et les 7 syndicats représentatifs des salariés de la branche ferroviaire) ont négocié des accords applicables aux salariés des entreprises de transport ferroviaire autres que la SNCF dont l'activité principale est le transport ferroviaire (et en l'absence de convention collective préexistante).

De nouvelles négociations doivent s'ouvrir dans le cadre de la réforme ferroviaire pour définir un cadre social « harmonisé » applicable à l'ensemble des EF, y compris SNCF. Dès que l'ensemble de la convention collective aura été négocié et étendu, celle-ci s'appliquera dans son intégralité.

À l'heure actuelle, pour les volets non encore négociés ou non encore étendus, les seules dispositions du Code du travail s'appliquent pour le personnel qui ne serait pas soumis à des textes spécifiques.

A ce jour ont été conclus, et sont applicables aux EF hors SNCF :

- le **protocole d'accord du 6 juin 2007** relatif à la négociation paritaire en vue de conclure la convention collective nationale du transport ferroviaire, étendu par arrêté du 23 juin 2008;

- **l'accord professionnel du 6 juin 2007** relatif au champ d'application de la convention collective nationale de branche du transport ferroviaire, étendu par arrêté du 23 juin 2008;
- **l'accord du 14 octobre 2008** relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le fret ferroviaire, étendu par arrêté du 9 juillet 2009.
- **l'accord du 8 septembre 2010** relatif au contrat de travail et aux classifications/rémunérations, étendu par arrêté du 8 avril 2011.
- **L'accord du 13 septembre 2011** relatif à la formation professionnelle, étendu par arrêté du 29 janvier 2013.

Ces cinq accords ont été étendus pour tous les employeurs et salariés compris dans le champ d'application de l'accord du 6 juin 2007 (entreprises dont l'activité principale est le transport ferroviaire), autrement dit, ils sont rendus obligatoires pour tous les employeurs et salariés compris dans le champ d'application dudit accord après vérification de la conformité avec la législation en vigueur.

Textes de référence

- [Le Code du Travail](#)
- [Accord de branche du 14 octobre 2008 relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le fret ferroviaire, étendu par arrêté du 9 juillet 2009](#)
- [Décret n° 2010-404 du 27 avril 2010 relatif au régime de la durée du travail du personnel de certaines entreprises de transport ferroviaire](#)
- [Arrêté du 23 juin 2008 portant extension de deux accords conclus dans le secteur du transport ferroviaire](#)
- [Arrêté du 8 avril 2011 portant extension d'un accord conclu dans le secteur du transport ferroviaire](#)

8.2.2.1. L'accord relatif à l'organisation et l'aménagement du temps de travail

L'accord de branche du 14 octobre 2008 s'applique à toute entreprise dont l'activité principale est le fret ferroviaire. Il s'applique sur le territoire métropolitain et en Corse.

L'arrêté du 29 juillet 2009 rend obligatoires l'ensemble des dispositions de l'accord et de l'annexe I de l'accord à l'exclusion de l'avant dernier paragraphe de l'article 43.3 considéré comme étant contraires aux dispositions du II de l'ancien article L.213-11 du code du travail qui ne prévoit pas la possibilité de remplacer la contrepartie sous forme de repos par une compensation salariale.

Tout salarié soumis à une autre convention collective préexistante, tout salarié dont les conditions de travail et d'emploi sont régies par un statut ne sont pas concernés par ledit accord.

L'accord de branche interdit à toute entreprise d'établir un accord d'entreprise ou d'établissement dont les dispositions seraient moins favorables que celles prévues par cet accord.

Cependant, certaines conventions de forfait peuvent déroger aux dispositions de l'accord notamment en matière d'heures supplémentaires, sans pour autant déroger au code du travail, conformément à la hiérarchie de normes.

Ainsi cet accord traite tous les points touchant l'organisation du temps de travail et du personnel roulant et du personnel sédentaire. Dans une première partie, sont traitées les dispositions communes, puis dans une deuxième partie les dispositions concernant le personnel roulant puis enfin les dispositions relatives au personnel sédentaire affecté à des tâches de sécurité ou au suivi de la gestion opérationnelle des trafics.

8.2.2.2. L'accord relatif aux contrats de travail, aux classifications et aux rémunérations

Cet accord regroupe les contrats de travail déjà connus du droit du travail, un nouveau dispositif de classifications des emplois types et la mise en place d'un mécanisme de rémunérations minimales annuelles garanties (RAG) pour les catégories de salariés concernées.

a) Les contrats de travail

L'accord de branche du 8 septembre 2010, dans son titre Ier *Contrats de travail* traite des conditions de recrutement, des conditions d'exécution du contrat, des congés et suspension du contrat de travail et de la rupture du contrat de travail.

b) La classification des emplois types

L'accord de branche du 8 septembre 2010, relatif aux contrats de travail et aux Classifications / rémunérations répertorie dans son titre II *Classifications et rémunérations* l'ensemble des emplois types au sein de deux grandes familles professionnelles et de sept sous-familles :

La famille *production, opération* regroupant les quatre sous-familles :

- Contrôle, organisation, logistique
- Exploitation
- Maintenance, travaux
- Qualité, sécurité

La famille *fonction d'appui*, regroupant les trois sous-familles :

- Stratégie, développement commercial
- Ressources, support
- Ingénierie, bureau d'étude

Ce répertoire n'étant pas exhaustif, un dispositif de critères classants est prévu dans le cas où un emploi ne serait pas répertorié dans le tableau en annexe I. L'entreprise doit donc intégrer l'emploi dans l'une des familles et sous familles prévues.

Deux situations se présentent au regard de l'accord:

- Les entreprises qui disposent déjà d'une grille de classification interne, doivent dans ce cas, s'assurer que leur propre grille respecte la nouvelle classification de l'accord.
- Les entreprises qui ne disposent pas de grille de classification interne devront établir l'inventaire, décrire les emplois et les rechercher dans les familles professionnelles correspondantes.

A compter de l'entrée en vigueur de l'accord, les entreprises ferroviaires ont deux ans pour mettre en place les classifications et établir les rémunérations minimales annuelles garanties (RAG) (Article 10).

Tout employeur se doit d'informer par écrit chaque salarié du classement de son poste correspondant à l'emploi type dans le dispositif de classification (Article 12)

c) Les rémunérations minimales de branche

La rémunération annuelle garantie représente la rémunération minimale brute perçue pour une période de 12 mois entiers de travail effectif ou de périodes assimilées.

L'accord prévoit en son chapitre III *Rémunérations* un dispositif de rémunérations annuelles garanties (RAG) obtenues par le biais de critères classants: la technicité, le savoir-faire, l'autonomie, la responsabilité, la relation et l'encadrement. (Grille critères classants en annexe II de l'accord)

Ces critères dits classants sont utilisés comme référentiels dans l'évaluation des emplois types afin d'identifier la rémunération annuelle garantie applicable à chaque emploi. Le tableau figurant à l'annexe III de l'accord, récapitule l'évaluation des emplois types.

L'accord du 8 septembre 2010 prévoit en son annexe IV un tableau exposant le montant des rémunérations minimales annuelles garanties en situation de polyvalence et sans polyvalence.

Cette rémunération n'est pas applicable aux salariés dont les modalités salariales sont prévues par dispositions législatives ou réglementaires.

Deux seuils sont prévus, le premier renvoie à la situation d'embauche ou entrée dans l'emploi.

Le second seuil correspond à la situation dans laquelle le salarié a 4 ans d'ancienneté au sein de l'entreprise.

Une majoration est prévue en cas de polyvalence des emplois types affectés à une ou des fonctions de sécurité.

Par exemple, conformément aux tableaux de l'annexe IV de l'accord, pour l'emploi type *agent de maintenance des matériels*, la rémunération annuelle garantie à l'embauche ou à l'entrée dans l'emploi sera de 17100€, et pour le même emploi type en situation de polyvalence, la rémunération minimale sera de 17800€.

d) Polyvalence des emplois types

Le recours à la polyvalence au sein des opérateurs ferroviaires de proximité est courant, au vu de la structure économique de l'entreprise, comme il a été précisé au début de ce Guide.

L'encadrement de cette polyvalence est prévu à l'article 6-3 de l'accord du 8 septembre 2010,

La polyvalence est définie à l'article 5 du chapitre II *Polyvalence des emplois types comportant des fonctions de sécurité*.

« La polyvalence des emplois types affectés à des fonctions de sécurité consiste à exercer une ou des fonctions de sécurité d'un autre emploi type à condition que cet exercice n'implique pas d'incompatibilité au titre de la sécurité. »

Il y a une certaine limite aux cumuls des emplois, dans le respect de l'exigence de sécurité qu'impose l'activité ferroviaire. Si l'employeur décide qu'un agent doit exercer une ou plusieurs fonctions de sécurité il doit au préalable s'être assuré qu'il est apte professionnellement et physiquement et que la polyvalence ne le conduira pas à contrevenir aux règles de sécurité.

Les fonctions de sécurité auxquelles peut être affecté le personnel sont énumérées dans l'arrêté du 30 juillet 2003 relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national. (Voir §8.1)

Ainsi, l'emploi type « opérateur ferroviaire de circulation » ne peut pas être cumulé avec l'emploi type « conducteur ligne », dans le cas où, sur une même journée de service, le poste tenu par l'opérateur ferroviaire circulation comprend l'exercice effectif de cinq fonctions de sécurité affectées à cet emploi type.

8.2.2.3. L'accord relatif à la formation professionnelle.

La signature de l'accord du 13 septembre 2011 relatif à la formation professionnelle initiale ou continue, est la nouveauté de cette convention collective. C'est un élément important de la réglementation sociale, dans la mesure où l'activité liée au transport ferroviaire exige un niveau de sécurité élevé.

Les entreprises doivent considérer comme étant prioritaires les formations professionnelles initiales ou continues qui contribuent:

- à assurer la sécurité ferroviaire.
- à la formation professionnelle initiale
- à la professionnalisation
- au développement de la capacité d'adaptation ou d'évolution professionnelle
- à la formation au management, aux techniques de direction, d'organisation d'entreprise
- à la transmission des compétences intergénérationnelles entre salariés

L'accord indique aussi les actions prioritaires spécifiques à la branche (article 2).

De plus, compte tenu des exigences spécifiques de sécurité, propres à l'activité de transport ferroviaire, il est prévu que les formations visant à assurer la sécurité ferroviaires sont obligatoires pour certains salariés.

Ainsi, le conducteur de train est soumis à des conditions de formation scolaire, de connaissances professionnelles et d'aptitudes physiques et psychologiques, pour être titulaire de la licence de conducteur de trains. L'obligation pesant sur l'employeur, est d'autant plus forte lorsque le salarié occupe un emploi lié à une ou plusieurs tâches essentielles de sécurité au regard de l'arrêté du 30 juillet 2003 et du 6 août 2010.

Les salariés qui exercent certaines fonctions de sécurité dans les ITE doivent bénéficier d'une formation conformément aux dispositions du décret n°92-352 du 1^{er} avril 1992.

L'accord régit la formation professionnelle initiale qui concerne les contrats en alternance, les contrats d'apprentissage, les contrats de professionnalisation.

Pour tout jeune travailleur ayant satisfait aux obligations scolaires, le contrat d'apprentissage donne une formation générale, théorique et pratique en vue d'obtenir une qualification professionnelle sanctionnée par un diplôme ou un titre à finalité professionnelle enregistré au répertoire national des certifications professionnelles.

L'accord précise aussi, en vertu de dispositions des articles L6222-1 et suivants du Code du travail, que cette formation est accessible aux jeunes âgés de 16 ans au moins à 25 ans au début de l'apprentissage. Des dérogations sont prévues par le Code du travail.

L'accord précise pour chacun des contrats, les objectifs visés, les bénéficiaires et la durée du contrat et de la formation.

La formation professionnelle continue (Titre II de l'accord) a aussi son importance dans l'entreprise puisqu'elle va permettre au salarié, tout au long de sa vie professionnelle, de développer, compléter sa qualification et ses compétences professionnelles.

Ainsi divers outils sont prévus dans l'accord afin de permettre l'évolution professionnelle du salarié au vu de ses compétences. On trouve comme outils:

- le plan de formation,
- les outils d'aide à l'orientation des salariés,
- le bilan de compétences,
- le passeport orientation et formation,
- les périodes de professionnalisation,
- la validation des acquis de l'expérience,
- le droit individuel à la formation (DIF),
- le congé individuel de formation (CIF).

Des actions spécifiques sont prévues pour les salariés en situation d'inaptitude et pour les salariés ayant des niveaux de qualification les moins élevés. Cela dans le but d'un accompagnement du salarié dans la mise en œuvre d'un projet professionnel.

9. Trouver des aides financières, des partenariats financiers ou opérationnels

Les aides aux OFP peuvent provenir de différentes sources, peuvent être cumulables lorsqu'elles s'appliquent à des postes de dépenses distincts et n'ont pas toujours de lien direct avec le fret ferroviaire.

9.1. L'Etat – au niveau central et régional

Pour la réalisation d'études de mise en place d'OFP, l'Etat étudie favorablement les demandes d'aide financière qui lui sont adressées, comme cela est le cas depuis 2007 : Auvergne, PACA, Centre, Midi-Pyrénées, Limousin. Vous pouvez prendre contact **dans la région concernée** avec la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Service chargé des transports.

Pour financer la remise en état de l'infrastructure capillaire fret, des fonds peuvent également être disponibles dans le cadre des Contrats de Projets Etat-Région.

Pour tout autre financement lié à la création d'un OFP, la DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale) peut être un interlocuteur intéressant pour vous, notamment si l'OFP peut entrer dans le cadre d'un Pôle d'excellence rurale (<http://poles-excellence-rurale.datar.gouv.fr>).

9.2. Les collectivités territoriales

L'investissement et le degré d'intervention que sont à même de fournir les collectivités territoriales dépendent d'une part de leur échelon de compétences et d'autre part de leur politique propre et de leur positionnement sur l'aide à apporter aux OFP et au mode ferroviaire plus généralement.

Les aides présentées ci-dessous ne constituent donc pas un droit et ne sont présentées qu'à titre d'exemple. Vous devrez vous adresser aux instances concernées pour déterminer ensemble l'aide qui pourra vous être fournie :

- aides à la formation
- aides à la remise en état de l'infrastructure
- aides aux installations terminales embranchées
- aides aux entreprises ayant recours au mode ferroviaire
- aides aux PME
- prime à la création d'entreprise
- aides à l'investissement (en matériel)
- prime d'aménagement du territoire
- aides à l'immobilier d'entreprise (bâtiment, plate-forme, etc.)

Certaines de ces aides proviennent de cofinancements avec des fonds européens (FEDER et FSE).

9.3. L'Union européenne

Le programme Marco Polo visait à encourager le report des marchandises de la route vers d'autres modes plus sobres en carbone

(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/l24159_fr.htm). Ce programme est venu à terme et son éventuel successeur est en cours de discussion.

9.4. RFF et l'AFITF

Dans le cadre de l'Engagement national pour le fret ferroviaire, RFF et l'AFITF sont chargés de financer la rénovation des petites lignes de fret à potentiel par une participation de 8M€ par an chacun. Sur 10 ans, leur investissement correspondra à 80M€ chacun.

Contactez RFF pour avoir le détail des lignes concernées : <http://www.rff.fr/fr/services-et-produits/guichet-unique-290>

9.5. Les partenariats opérationnels

Les entreprises ferroviaires nationales peuvent participer techniquement et/ou financièrement à la création d'OFP en fonction de leur stratégie propre, dans des conditions qu'elles fixent cas par cas.

- SNCF Geodis webfret@sncf.fr
- Euro Cargo Rail <http://www.eurocargorail.com/contacts.asp>
- Europorte France contact@europorte.com
- Colas Rail www.colasrail.com

9.6. Les partenaires financiers : banques et divers organismes

Des prêts peuvent être demandés auprès des banques.

Des prises de participation par divers organismes sont également envisageables : sociétés de capital-risque, sociétés de développement régional, instituts régionaux de participation.

Où s'adresser ?

Des renseignements peuvent être obtenus auprès de votre Conseil régional ou de votre Chambre de commerce et d'industrie. Les *Points Chances* dans les CCI ont vocation à mettre à disposition des créateurs d'entreprise des interlocuteurs ayant pour mission de les orienter sur les possibilités de partenariats et de leur donner accès aux coordonnées locales pertinentes.

IV. Sigles et Abréviations

AFRA	Association Française du Rail
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CS	Certificat de sécurité
CUU	Contrat uniforme d'utilisation des wagons
DATAR	Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale
DCF	Direction de la Circulation Ferroviaire
DREAL	Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EF	Entreprise ferroviaire
EM	Engin Moteur
EP	Embranchement Particulier
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire
FIF	Fédération des Industries Ferroviaires
FNTR	Fédération Nationale des Transports Routiers
GID	Gestionnaire délégué de l'infrastructure RFF
GPF	Gare principale fret
GNTC	Groupement national des transports combinés
ITE	Installation terminale embranchée
OPCA	Organisme Paritaire Collecteur Agréé
PGI	Prestataire en matière de Gestion de l'Infrastructure
PME	Petites et moyennes entreprises
RFN	Réseau ferré national (réseau géré par RFF)
RFF	Réseau Ferré de France (gestionnaire du RFN)
RFP	Réseau Ferré Portuaire
SGTC	Service chargé de la Gestion du Trafic et des Circulations
STI	Spécifications Techniques d'Interopérabilité
STRMTG	Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
TLF	Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France
TPE	Très Petite Entreprise
UM	Unité Multiple
UNECTO	Union Nationale des exploitants de trains touristiques
UTP	Union des Transports Publics et Ferroviaires
VP	Voie Principale
VS	Voie de Service
VU	Voie Unique
VUTR	Voie Unique à Trafic Restreint

Ce guide a été élaboré sous la responsabilité de l'association Objectif OFP, dont la raison d'être, la constitution et les actions sont décrites sur son site www.Objectif-OFp.org.

Les entreprises ou entités citées dans ce guide le sont à titre indicatif et sans prétention à l'exhaustivité ni à un classement de leurs compétences.

Objectif OFP remercie les rédacteurs de la deuxième version du guide: Stephanie GUENTHER (RFF), Christophe HAUSBERG (CCI France), et Pierre RAOUL (Objectif OFP), la responsable de la présente mise à jour Fatima NAJMI (Master II Droit des Transports), ainsi que le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et RFF, pour leur soutien et leur participation ainsi que l'ADEME qui a contribué au financement de ce travail dans le cadre du projet ECOPMS.

Objectif OFP remercie aussi les nombreux acteurs des Service de l'Etat, des organisations professionnelles et d'entreprises sur le terrain qui ont pris le temps de relire, commenter et enrichir notre travail.

Dans l'intérêt de tous, n'hésitez pas à nous faire part de vos commentaires sur les erreurs, omissions ou imprécisions de cette deuxième version.

André THINIERES – Délégué d'Objectif OFP

*La photo de la page de couverture représente un train de TPCF Fret, premier OFP opérationnel le 22/07/2010.
Crédit TPCF*

Membre de l'Association Objectif OFP



Opérateurs Ferroviaires de Proximité
... le fret ferroviaire
au service des ports et des territoires

60, rue Anatole France, 92300 Levallois-Perret

Tél : 01 41 05 00 07

www.objectif-ofp.org