

Les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)

Mars 2016

La relance du fret ferroviaire constitue un enjeu important de la politique des transports poursuivie par le Gouvernement. À côté des axes de transport massifiés que représentent notamment les corridors européens, l'importance du fret local ou de proximité doit être soulignée. Il constitue le point d'ancrage du fret ferroviaire dans les territoires au plus près des besoins des mondes industriel et agricole. Toutes les potentialités de développement du fret ferroviaire au service des territoires et de l'économie locale doivent donc être recherchées.

C'est la raison pour laquelle le fret ferroviaire de proximité et l'action des acteurs locaux constituent l'un des thèmes majeurs de la conférence ministérielle périodique pour la relance du fret ferroviaire, qui a été mise en place en septembre 2013 par le ministre chargé des transports.

Dans ce contexte de redynamisation du fret ferroviaire, un des moyens de relancer et d'élargir son marché est de favoriser la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP).

Le principe

Une entreprise ferroviaire locale de type PME exerce une activité de transport de fret de proximité et/ou assure la gestion de lignes capillaires par délégation.

Ces opérateurs ferroviaires de petite taille constituent une réponse nouvelle au transport de marchandises de courte et moyenne distances dans les ports et territoires.

Transport de fret de proximité

Un OFP peut transporter des lots de wagons ou des trains déjà massifiés jusqu'à ou à partir d'un point d'échange avec un opérateur ferroviaire longue distance. On parle alors d'OFP tractionnaire. Pour exercer une activité de transport de marchandises sur le réseau ferré national, un OFP doit être titulaire de deux autorisations, obtenues successivement.

Une licence d'entreprise ferroviaire, délivrée par arrêté du ministre chargé des Transports

Pour faciliter l'obtention par un OFP de la licence d'entreprise ferroviaire, deux arrêtés du 25 octobre 2009 modifient respectivement :

- l'arrêté du 6 mai 2003 fixant les modalités de délivrance, de suspension temporaire et de retrait des licences d'entreprises ferroviaires ;
- l'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.

Un certificat de sécurité

Délivré par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), il permet à l'entreprise ferroviaire d'attester qu'elle a mis en place un système de gestion de la sécurité à même d'assurer un niveau de sécurité adéquat sur la ou les lignes concernées.

Gestion de l'infrastructure de façon déléguée

Un OFP peut être prestataire gestionnaire d'infrastructure (PGI) en assurant les fonctions de gestion, d'entretien et de maintenance des lignes et de gestion des circulations, dans un cadre adapté aux réalités locales, avec un objectif d'abaissement des coûts et une logistique locale. On parle alors d'OFP-PGI.

Les dispositions du code des transports permettent en effet que, pour les lignes à faible trafic, SNCF Réseau puisse confier par convention les missions de maintenance et de gestion des circulations sur ces lignes à toute personne selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit.

Depuis la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, les PGI ont en outre la possibilité d'exercer sous leur propre agrément de sécurité délivré par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

La situation début 2016

De nombreuses initiatives OFP ont émergé dans les territoires comme dans les ports. La concrétisation des premiers projets de services de transport a permis la création de sept OFP territoriaux tractionnaires au cours de ces dernières années :

- Régiorail Sud de France (anciennement Régiorail Languedoc-Roussillon et TPCF) en Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées ;
- CFR Morvan en Bourgogne ;
- la régie départementale des transports des Bouches du Rhône (RDT13) en Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Bourgogne Fret Service (groupement Europorte/Cerevia) ;
- Régiorail Lorraine ;
- Ferrivia en Franche-Comté, dans le territoire de Belfort ;
- Régiorail Rhône-Alpes.

Trois autres OFP tractionnaires sont en phase de lancement et devraient débiter leurs trafics dans le courant de l'année 2016 :

- Agénia/Egénie en Midi-Pyrénées ;
- Régiorail Champagne-Ardenne ;
- Fer Alliance en Bourgogne (dans la région de Torcy et Chavannes en Saône-et-Loire).

Quatre OFP portuaires assurent des services de traction :

- OFP Atlantique aux grands ports maritimes de La Rochelle et de Nantes Saint-Nazaire (anciennement La Rochelle - Maritime Rail Services) ;
- Normandie Rail Service au grand port maritime du Havre ;
- Régiorail Provence au grand port maritime de Marseille-Fos ;
- OFP Sud-Ouest au port de Bayonne.

Par ailleurs, quatre OFP - PGI ont pu être mis place sur les territoires :

- CFR Morvan (ligne entre Cercy-la-Tour et Corbigny en Bourgogne) ;
- un groupement ATIF/DVF (lignes entre Nuits-sous-Ravières et Brion-sur-Ource, et entre Les Laumes et Epoisses en Bourgogne) ;
- un groupement SFERIS/ATIF/DVF (lignes entre Avallon et Autun, entre Nevers et Arzembouy, et entre Clamecy et Entrains en Bourgogne) ;
- Egénie (ligne entre Castelsarrasin et Beaumont-de-Lomagne en Midi-Pyrénées).

L'accompagnement au développement des OFP

Deux outils permettent de soutenir le lancement des OFP :

- l'accompagnement financier de l'État pour la réalisation d'études de faisabilité d'OFP ;
- les dispositifs d'aide proposés par les collectivités locales.

Pour en savoir plus

■ www.developpement-durable.gouv.fr/transports

■ L'association Objectif OFP édite guide qui répond à toutes les questions préalables à la création d'un OFP, disponible sur son site : www.objectif-ofp.org.