

# Comment créer un opérateur ferroviaire de proximité ?

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



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

# Sommaire

Sommaire.....	2
I. Présentation du guide.....	5
II. Qu'est-ce qu'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) ?.....	6
III. Mise en place d'un OFP .....	7
<b>1. Identifier le marché</b> .....	<b>7</b>
1.1. Connaître les clients et leurs besoins logistiques.....	7
1.2. Analyser les secteurs d'activités 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 transport et les logisticiens mettant en œuvre une composante transport ferroviaire dans leur activité .....	11
1.3.5. Les organisations et associations professionnelles .....	11
1.3.6. Les consultants connus dans le domaine des OFP .....	11
<b>2. Définir la nature de l'OFP : possibilités et cadre réglementaire</b> .....	<b>12</b>
2.1. OFP exploitant de services de transport .....	12
2.2. OFP prestataire gestionnaire d'infrastructures (PGI) .....	13
2.3. OFP prestataire de services de transport et de gestion de l'infrastructure .....	14
<b>3. Connaître les infrastructures et les conditions de circulation</b> .....	<b>14</b>
<b>4. Obtenir licence et certificat de sécurité</b> .....	<b>15</b>
4.1. La licence d'entreprise ferroviaire .....	15
4.2. Le certificat de sécurité .....	16

4.3. Comment obtenir de l'aide .....	17
<b>5. Définir et maîtriser l'exploitation ferroviaire _____</b>	<b>18</b>
5.1. Définir le service et mobiliser les ressources .....	18
5.2. Maîtriser l'exploitation ferroviaire.....	19
<b>6. Définir son plan d'entreprise et sa politique commerciale _____</b>	<b>21</b>
6.1. Le plan d'entreprise .....	21
6.2. La politique commerciale de l'OFP.....	21
<b>7. Matériel roulant et matériel de manutention _____</b>	<b>22</b>
7.1. Le matériel roulant.....	22
7.1.1. Locomotives-Locotracteurs .....	23
7.1.1.1. Critères de définition de la capacité de traction nécessaire .....	23
7.1.1.2. Choix du matériel .....	24
7.1.1.3. Revue d'effectifs du matériel adapté à la desserte de proximité.....	27
7.1.1.4. Entretien du matériel .....	28
7.1.1.5. Les organismes pertinents .....	29
7.1.2. Les wagons .....	29
7.1.2.1. La définition des caractéristiques d'un wagon.....	29
7.1.2.2. Les éléments de choix d'un type de wagon .....	30
7.1.2.3. Acheter ou louer .....	30
7.1.2.4. La maintenance.....	31
7.1.2.5. Les organismes pertinents .....	32
7.2. Les matériels de manutention .....	32
7.2.1. La définition des caractéristiques des matériels de manutention.....	32
7.2.2. Les éléments de choix d'un type de matériel de manutention .....	33
7.2.2.1. Acheter ou louer .....	33
7.2.2.2. La maintenance.....	34
7.2.3. Les organismes pertinents .....	35
7.2.3.1. Les organismes d'Etat.....	35

7.2.3.2. Les syndicats professionnels .....	35
<b>8. Le personnel</b> .....	<b>35</b>
8.1. La réglementation sociale générale applicable .....	35
8.2. Les types de métiers d'un OFP .....	36
Organisation du temps de travail.....	36
8.3. ....	36
8.3.1. Pour les OFP opérant sur le RFN .....	36
8.3.2. Pour les OFP opérant sur des voies ferrées d'intérêt local ou des voies ferrées secondaires d'intérêt général (VFIL) .....	37
<b>9. Trouver des aides financières, des partenariats financiers ou opérationnels</b> __	<b>37</b>
9.1. L'Etat – au niveau central et en régions .....	37
9.2. Les collectivités territoriales .....	37
9.3. L'Union européenne .....	38
9.4. RFF et l'AFITF .....	38
9.5. Les partenariats opérationnels .....	38
9.6. Les partenariats financiers : banques et divers organismes .....	38
<b>IV. Sigles</b> .....	<b>39</b>

# I. 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 RFF (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 des acteurs privés motivés peuvent aussi avoir leur propre capacité d'analyse du potentiel de marché. Celui-ci ou ceux-ci pourront prendre appui sur tout 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 intéressées<sup>1</sup>,
    - ❖ 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 leur 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. Dans chaque cas, 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 très 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.

<sup>1</sup> 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)

## II. 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 nationale (EF) organisée pour des trafics de trains complets à longue distance.

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.

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 (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<sup>2</sup>.
- 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 réseau 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)

**2/ des services de prestataire gestionnaire d'une infrastructure (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 de la sécurité
- la gestion du trafic

---

<sup>2</sup> 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.

### III. Mise en place d'un OFP

#### 1. Identifier le marché

Une offre de services complète et pertinente doit répondre aux besoins de différentes catégories de clients : chargeurs, transporteurs routiers, logisticiens, commissionnaires, opérateurs de transport combiné, entreprises ferroviaires, 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 les 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.

##### 1.2. Analyser les secteurs d'activités 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 sur laquelle s'appuyer.

Le Comité national routier ([www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)) fournit des ordres de grandeurs qui permettent d'établir des comparaisons avec l'offre routière.

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 l'handicapent a priori.

En effet, cette offre de services dépendra beaucoup de la nature des marchandises à transporter et du niveau d'exigences 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 matières 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 services 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 transport.

#### **Les trafics visés par l'OFP :**

- La collecte et la distribution des wagons isolés ou lots de wagon ;
- 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 distances pour son propre compte (p. ex. trafic saisonnier ou irrégulier) ;
- L'exécution de prestations annexes (location de wagons, entreposage, distribution porte-à-porte, etc.).

En complément d'une offre en wagons complets isolés ou de trains complets, il est recommandé d'envisager des activités de transport 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 OFP<sup>3</sup>. 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).

avec une traction principale par une EF pour la longue distance.

De plus, l'OFP 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).

---

<sup>3</sup> 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.

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 OFP 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 ou de conteneurs

Dans le cas d'une offre en transport combiné, s'ajoutent aux moyens de traction des moyens de manutention (*stackers*) sur la plateforme ferroviaire, dans ce cas, multimodale (puisque rail-route) ou sur la plateforme portuaire intérieure (souvent tri-modale), ou maritime (quadri modale). Dans le cas du transport combiné, les pré- et post-acheminements sont réalisés par le transport routier.

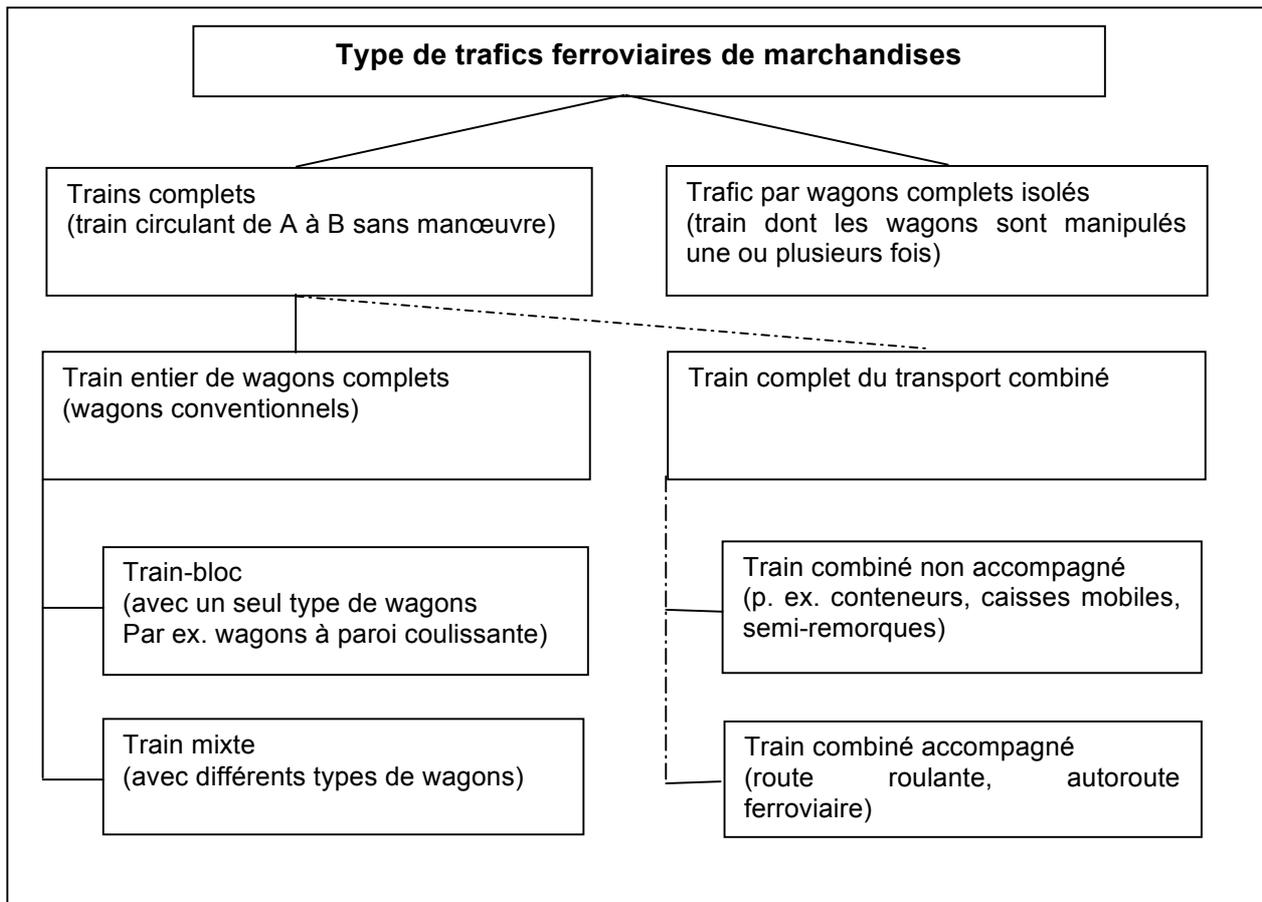
Pour optimiser l'utilisation de leurs ressources, certains OFP pourraient ainsi développer des services complémentaires tels que la gestion de plateformes de transport combiné (caisses mobiles et conteneurs maritimes). L'opérateur de transport combiné travaillera avec l'OFP dont il deviendra le client 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 complets isolés.

Du fait de la fermeture de nombreux chantiers de transport combiné sur le territoire français, il y a potentiellement une opportunité de 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 :

- CFL Cargo
- CFR
- Colas Rail
- Crossrail Benelux
- ECR
- Europorte Channel
- Europorte France
- OSR France
- RENFE
- SNCB-B Cargo
- SNCF
- TI-Cargo (Trenitalia)
- TPCF
- TSO
- VFLI

Voir [http://www.securite-ferroviaire.fr/fr/modules/cms/fichiers/460/20110216\\_Liste\\_EF.pdf](http://www.securite-ferroviaire.fr/fr/modules/cms/fichiers/460/20110216_Liste_EF.pdf)

La liste des entreprises ferroviaires qui circulent effectivement sur le réseau ferré national est consultable sur <http://www.ff.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 ferroviaire et entrepreneuriale 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.trains-fr.org/unecto/](http://www.trains-fr.org/unecto/)).

### 1.3.3. Les opérateurs de transport combiné

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

- CombiWest ([www.combiwest.com](http://www.combiwest.com))
- Froidcombi ([www.froidcombi.com](http://www.froidcombi.com))
- Novatrans et Naviland-Cargo (filiales du groupe SNCF, [www.novatrans.fr](http://www.novatrans.fr) et [www.naviland-cargo.com](http://www.naviland-cargo.com))
- TAB-T3M ([www.tab-transports.com/accueil.html](http://www.tab-transports.com/accueil.html))

Pour plus d'informations sur le transport combiné, consultez [www.Viacombi.fr](http://www.Viacombi.fr) ou [www.gntc.asso.fr](http://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 transport et les logisticiens mettant en œuvre une composante transport ferroviaire dans leur activité

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

### 1.3.5. Les organisations et associations professionnelles

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

### 1.3.6. Les consultants connus dans le domaine des OFP

- AFT-IFTIM ([www.aft-iftim.com](http://www.aft-iftim.com))
- Arcadis ([www.arcadis-fr.com](http://www.arcadis-fr.com))

- Cabinet JONCTION ([boudouin@jonction.fr](mailto:boudouin@jonction.fr))
- Claraco ([www.claraco.com](http://www.claraco.com))
- Ecomodal ([www.ecomodal.fr](http://www.ecomodal.fr))
- Egis Rail ([www.egis-rail.fr](http://www.egis-rail.fr))
- EURODECISION ([www.eurodecision.fr](http://www.eurodecision.fr))
- Gerardin Conseil ([bgerardin2@wanadoo.fr](mailto:bgerardin2@wanadoo.fr))
- GTIF ([www.gtif.fr](http://www.gtif.fr))
- Mensia ([www.mensiaconseil.fr](http://www.mensiaconseil.fr))
- Samarcande ([www.samarcande.fr](http://www.samarcande.fr))
- SIGMA Conseil ([www.sethmes-prod.com/sigma-conseil](http://www.sethmes-prod.com/sigma-conseil))
- VB Conseil ([www.vbconseil-mnc.com](http://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 de gestion de l'infrastructure mais il peut également combiner les deux, ce qui est un facteur d'efficacité.

### 2.1. OFP exploitant de services de transport

Pour un OFP exploitant 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 et commercial de l'Etat. Pour pouvoir circuler sur le RFN, un opérateur doit avoir le statut d'Entreprise Ferroviaire (EF). Ce statut implique la détention d'une licence et d'un certificat de sécurité. Son matériel roulant et son personnel doivent répondre à la réglementation établie pour le RFN (pour plus de détails voir chapitre 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 ITE (installations terminales embranchées).

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 homologués et des personnels habilités.

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. Il est donc fortement recommandé aux porteurs de projets OFP d'envisager dès le début le statut d'EF permettant l'exploitation de lignes du RFN.

## 2.2. OFP prestataire gestionnaire d'infrastructures (PGI)<sup>4</sup>

En ce qui concerne le RFN, l'article 1 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 *portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France" en vue du renouveau du transport ferroviaire* stipule que « 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 SNCF pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF ».

Seules exceptions :

- les lignes à grande vitesse que RFF peut désormais concéder à un tiers,
- les lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises (catégories UIC 7-8-9 SV5). 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, RFF « peut confier par convention ces missions à toute personne selon les mêmes objectifs et principes de gestion » (article 4).

Un OFP peut donc exploiter en tant que PGI une ligne fret à faible trafic (lignes 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. Soumis à la réglementation des marchés publics, RFF doit ensuite 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 PGI (cas des ports en particulier).

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

### Fondements juridiques

- [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 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national](#)

<sup>4</sup> Le prestataire travaille alors sous l'agrément de sécurité de RFF.

<sup>5</sup> 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 voyageurs (SV), correspondent en général au réseau capillaire, généralement régional.

### 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 des 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 quelques 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 des 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/le-reseau/regions>).

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 les annexes du DRR.

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

## 4. Obtenir licence et certificat de sécurité

Si vous choisissez de circuler sur le RFN, vous devez disposer d'une licence ferroviaire et d'un certificat de sécurité.

### 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.*

En revanche la réglementation concernant les personnels de conduite et les matériels roulants pénétrant sur le RFN est applicable (voir § 7.1.17 c/)

### 4.1. 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 à certaines exigences :

- **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 demandeur 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 € 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'OFP à obtenir une couverture de leurs risques, les assureurs AXA et QBE ont conçu un produit d'assurance en responsabilité civile pour les OFP ([http://www.objectif-ofp.org/fichiers/20100716094738\\_Assurances\\_OFP\\_Notice\\_dinformations\\_15\\_05\\_2010.pdf](http://www.objectif-ofp.org/fichiers/20100716094738_Assurances_OFP_Notice_dinformations_15_05_2010.pdf)). Il est évidemment possible pour un OFP de s'adresser à tout autre organisme de son choix.

### Fondements juridiques

- [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](#)
- [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](#)

Où s'adresser ?

### Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement

Bureau des Marchés Ferroviaires (en charge de l'attribution des licences)

Tél. : 01.40.81.21.22

Email : [Srf3.Srf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Srf3.Srf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr)

Site : [www.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.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 fait que l'entreprise remplit effectivement les conditions ci-après.

## 4.2. 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 à même d'assurer un niveau de sécurité adéquat sur la ou les lignes concernées.

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

- **dans la partie A du dossier**, 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 adéquats, en fonction de la nature et de l'importance des services qu'elle souhaite assurer.

- **dans la partie B**, 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 : Les annexes 1 et 2 de l'arrêté du 14 avril 2008 relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire en donnent la liste.

## Fondements juridiques

### Certificat de sécurité

- [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](#)

### Personnel

- [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](#)
- [Arrêté du 30 juin 2008 pris en application du dernier alinéa de l'article 3 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire](#)
- Centres de formation agréés par l'EPSF : [Liste des centres de formation disposant d'un agrément en cours de validité - Mise en ligne le 18 janvier 2011](#)

### Matériel roulant

- [Arrêté du 1er juillet 2004 relatif aux exigences applicables aux matériels roulants circulant sur le réseau ferré national \(EQU0400898A\)](#)

Où s'adresser ?

### Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)

Tél. : 03.22.33.95.95

Site : [www.securite-ferroviaire.fr](http://www.securite-ferroviaire.fr)

Délais d'instruction : 55 jours

Durée de validité : 5 ans maximum

En pratique il est recommandé de contacter l'EPSF dès que le projet est suffisamment défini sur le plan du service ferroviaire envisagé pour entamer un dialogue. L'EPSF aide les petites structures à définir des organisations adaptées à la satisfaction des exigences de sécurité.

## 4.3. Comment obtenir de l'aide

Vous pouvez vous rapprocher des OFP existants et consulter les entreprises suivantes :

- AFT-IFTIM, [www.aft-iftim.com](http://www.aft-iftim.com)
- GTIF, [www.gtif.fr](http://www.gtif.fr)
- SIGMA Conseil, [www.sethmes-prod.com/sigma-conseil](http://www.sethmes-prod.com/sigma-conseil)

## 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 extérieurs<sup>6</sup> ou 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](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, coûts<sup>7</sup> et qualité. Leur connaissance permettra alors de dimensionner les ressources à mettre en œuvre sachant que l'acquisition de ces ressources est contrainte<sup>8</sup>. 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 sera le meilleur gage 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 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'OFP 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'OFP 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.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> La gestion des coûts est importante car le transport ferroviaire est une prestation de service dont les caractéristiques sont particulières (coût élevé des ressources, demande sous-jacente de prestations, nombreux facteurs externes, nature immatérielle de ces prestations). *La gestion des coûts dans le transport ferroviaire de marchandises*, La Vie économique, Revue de politique économique, Annette HOFFMANN, 2009.

<sup>8</sup> 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 (connaissance 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.

## 5.2. Maîtriser l'exploitation ferroviaire

Comme indiqué dans la présentation du guide, un OFP 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'OFP peut également opérer d'autres prestations dites de manutention ferroviaire (chantier de transport combiné, ITE).

Le positionnement de l'OFP sur son territoire est déterminant. En effet, il est nécessaire que celui-ci se trouve 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.),
- (potentiellement) des wagons (Chap. 7.),
- des conducteurs de locomotives (Chap. 8.),
- (potentiellement) des agents d'exploitation de l'infrastructure pour gérer les circulations (si l'OFP est également PGI),
- des agents de production pour effectuer les opérations au sol (manœuvres) et (éventuellement) des agents habilités en gare<sup>9</sup>,
- des techniciens pour vérifier les matériels (locomotives et wagons),
- des bâtiments (bureau, entrepôts, etc.),
- des agents administratifs et d'encadrement, des commerciaux, un gestionnaire de commande, etc.,
- un plan de transport qui détermine les capacités de circulation sur l'infrastructure, les ruptures de charge ou correspondances, etc.,
- etc.

Il devra également établir un système de management de la sécurité<sup>10</sup> adapté et rigoureux (voir 4.2.).

Si vous souhaitez transporter des matières 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>

<sup>9</sup> Métier - Agent transport exploitation ferroviaire : Dans une gare, un poste d'aiguillage ou un triage, réaliser la signalisation de la circulation des trains, piloter les postes d'aiguillage, autoriser le départ des trains selon des procédures et prescriptions réglementaires précises. Assurer la protection du personnel travaillant sur les voies. Éventuellement, procéder à des opérations commerciales simples. Encadrer une petite équipe ou diriger une petite gare.

<sup>10</sup> Validé par le certificat de sécurité. Voir <http://www.inrets.fr/fileadmin/recherche/transversal/fsd/ntic/NTIC9-19janv06/presELKOURSI.pdf>

Les lieux d'interface entre l'OFP et les EF 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 (trierage 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. 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 réguliers<sup>11</sup> ou occasionnels<sup>12</sup>),
- 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.,
- équilibrer 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),
- évaluer 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).

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 dans 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

---

<sup>11</sup> Ces transports ont par définition la caractéristique d'une régularité locale et horaire.

<sup>12</sup> 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).

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 ou un cadre 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.

### 6.2. La politique commerciale de l'OFP

L'OFP établira sa gamme d'offre en fonction des demandes des clients. La concertation 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 du client de l'OFP :

- relation directe avec un chargeur,
- relation avec un commissionnaire de transport (co-traitance),
- relation avec une EF nationale (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 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, 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'OFP, cela suppose une connaissance précise des éléments de coûts de sa prestation et ses marges de manœuvre.

## 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 OFP peuvent être de natures très diverses.

D'une manière plus détaillée, on appelle donc :

- Wagon isolé : on entend par 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. 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 trois 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 : des 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 matières dangereuses : en effet, à cause du 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 réglementaires, par exemple :
  - matières 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](mailto: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.

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 – SAM X 006 – 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<sup>er</sup> mars 2004.  
Email : [guichetunique@rff.fr](mailto: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'OFP. 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 un ITE, et repart dans l'état de charge inverse.

## Distribution de wagons isolés

- Si les ITE à desservir sont proches les uns 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 du matériel dans le compte d'exploitation d'une OFP représentant entre 20 et 30 % des charges, il est nécessaire de traiter l'acquisition de matériel de traction avec le plus grand soin et d'adopter les solutions économiquement les mieux adaptées à la rentabilité de l'OFP.

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 400 k€ à plus 3 000 k€.

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

- **Les 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 électrique n'est pas possible sur tout le trajet, à la desserte de gare dont les voies de services 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) 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 d'achat entre OFP n'est pas à écarter (consommable, pièces de rechange, maintenance).

#### **b) Standardiser les matériels du parc de l'OFP**

Suivant les contraintes d'exploitation du réseau sur lequel opère l'OFP, différents types de machines peuvent être nécessaires.

La réalisation 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 très diversifiés des OFP.

Ces matériels modernes doivent être conformes aux exigences réglementaires en vigueur pour leur exploitation sur le réseau ferré de France 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 proposé par le constructeur n'a jamais fait l'objet, en France, d'autorisation d'exploitation, ou s'il ne peut pas bénéficier d'un des accords de reconnaissance mutuelle 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.

Le matériel proposé par l'OFP pour l'exploitation de la traction sur une ligne du réseau ferré national doit avoir obtenu un avis favorable de l'EPSF sur les points suivants :

- **Le Dossier de Définition de Sécurité (DDS)** qui présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet. Ce dossier fait l'objet d'un avis de l'EPSF sur la prise en compte des enjeux du projet en matière de sécurité.
- **Le Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS)** qui précise ensuite les objectifs de sécurité poursuivis et les méthodes utilisées pour les atteindre. Ce dossier, accompagné d'un rapport établi par un expert ou organisme qualifié agréé (EOQA) par l'EPSF, doit être approuvé par l'EPSF. Cette approbation conditionne le début des travaux de réalisation.
- **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 préliminaire de sécurité seront respectés au moment de la mise en service initiale et le niveau de sécurité maintenu tout au long de la vie de l'équipement.

- Pour les systèmes déjà autorisés sur un réseau européen, un seul dossier dénommé **Dossier Technique de Sécurité (DTS)** est exigé et instruit dans les mêmes conditions qu'un DPS.

### Fondements juridiques

- [L'arrêté du 1er juillet 2004 relatif aux exigences applicables aux matériels roulants circulant sur le réseau ferré national \(EQU0400898A\)](#)
- [Décision de la Commission des Communautés Européennes, 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 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\]](#)
- 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](mailto: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](mailto:guichetunique@rff.fr)
- [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](#)

### 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 de tous les agréments nécessaires, ayant ou non subi des modifications substantielles :
  - Le changement de propriétaire et de destinations rend nécessaire la présentation du DTS afin qu'il soit en conformité avec les exigences de la zone d'exploitation.
- **Matériel d'occasion n'ayant jamais circulé** sur le réseau ferré national :
  - Ce matériel doit subir toute la procédure d'agrément (DDS, DPS, 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).

#### Fondements juridiques (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 \(SOCT0611231D\)](#)

### 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](http://www.alstom.com/transport/fr)
- BOMBARDIER [www.bombardier.com/fr/transport/produits](http://www.bombardier.com/fr/transport/produits)
- CFD Bagnères [cfdb@cfdb.fr](mailto:cfdb@cfdb.fr)
- EMD [www.emdiesels.com](http://www.emdiesels.com)
- GEMAFER [www.groupe-vfli.com](http://www.groupe-vfli.com)
- SIEMENS [www.siemens.com/entry/fr/fr](http://www.siemens.com/entry/fr/fr)
- SIFEL [info@sifel.com](mailto:info@sifel.com)
- SOCOFER [www.socofer.fr](http://www.socofer.fr)
- VOSSLOH [www.vossloh.com](http://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](http://www.akiem.com)
- ALPHA-Trains [www.alphatrains.com](http://www.alphatrains.com)
- ASCENDOS [www.ascendos.com](http://www.ascendos.com)
- BEACON RAIL [www.beaconrail.com](http://www.beaconrail.com)
- CBrail [www.cbrail.com](http://www.cbrail.com)
- ETIC [www.etic13.eu](http://www.etic13.eu)
- GEMAFER [www.groupe-vfli.com](http://www.groupe-vfli.com)
- MITSUI [www.mrc-rail.com/](http://www.mrc-rail.com/)

- SIFEL [info@sifel.com](mailto:info@sifel.com)
- VFLI [www.groupe-vfli.com](http://www.groupe-vfli.com)

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 7,5 k€ à plus de 30 k€ 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 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'OFPP peut s'envisager pour un parc de 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'OFPP.

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-dessus auxquelles on peut rajouter

- ACC Ingénierie et Maintenance [www.accim.com](http://www.accim.com)
- MASTERIS (SNCF) [www.masteris.com](http://www.masteris.com)

#### Fondements juridiques

- [L'arrêté du 1er juillet 2004 relatif aux exigences applicables aux matériels roulants circulant sur le réseau ferré national \(EQU0400898A\)](#)
- [Arrêté du 30 juillet 2003 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. \(EQU0310207X\)](#)

## **d) 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 de subvenir 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.

Cette situation 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'OFP 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 OFP

## **7.1.2. Les wagons**

### **7.1.2.1. La définition des caractéristiques d'un wagon**

Suivant l'offre logistique de l'OFP, 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'OFP 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'OFP 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

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 OFP 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.

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

#### a) Les constructeurs

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

Les constructeurs français restants :

- AFR : [www.a-f-r.fr](http://www.a-f-r.fr)
- ABRF Industries: [www.abrfi.com](http://www.abrfi.com)
- LOHR : [www.lohr.fr](http://www.lohr.fr)

#### b) Matériel d'occasion

Les wagons d'occasions 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) Les loueurs

Diverses sociétés se sont spécialisées dans la location de wagons ; ce sont les plus grands propriétaires de parc en France. Les contrats de location 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 de France et susceptibles de franchir les frontières.

Les principaux loueurs sont :

- ATIR-RAIL : [www.atir-rail.com](http://www.atir-rail.com)
- C F P M : [www.cfpm.fr](http://www.cfpm.fr)
- Entreprise Millet : [www.millet.wagons.com](http://www.millet.wagons.com)
- ERMEWA SATI : [www.ermewa-sati.com](http://www.ermewa-sati.com)
- E V S : [evs@ermewa.fr](mailto:evs@ermewa.fr)
- GE RAIL SERVICES: [www.gecapital.com](http://www.gecapital.com)
- Louis IMBERT & Cie : Tél 04.67.66.25.27
- MAFER EST : [www.somes.net](http://www.somes.net)
- N A C C O : [www.naccorail.com](http://www.naccorail.com)
- PETROCITERNE : Tél. 04.67.49.37.00
- S G T L : [gtil@wanadoo.fr](mailto:gtil@wanadoo.fr)
- SPINELLI S.A. : [spinelli@wanadoo.fr](mailto:spinelli@wanadoo.fr)
- V T G France : [www.vtg-rail.com](http://www.vtg-rail.com)

### 7.1.2.4. La maintenance

#### a) Faire

Normalement, l'OFPP n'assurera pas lui-même la maintenance des wagons car les exigences dans ce domaine sont très strictes. Dans la majorité des cas, l'OFPP n'interviendra que pour la petite maintenance dite de niveau 1.

Les règles de maintenance des wagons sont définies par le détenteur (propriétaire), qui dans ce cas endosse la responsabilité d'ECM (entité en charge de la maintenance). Le livret de maintenance doit être approuvé par l'EPSF. L'ECM agréée les ateliers de maintenance (de tous niveaux) et s'assure que ceux-ci appliquent son livret de maintenance. Il convient de noter que la Direction du Matériel roulant de la SNCF propose aux petits détenteurs d'être leur ECM moyennant rémunération.

Toute intervention doit être portée dans un fichier centralisé du wagon (un wagon pouvant passer entre les mains de plusieurs intervenants dans un même transport, chaque intervenant doit pouvoir interroger ce fichier et être en mesure d'apprécier l'état de sa maintenance).

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.

Le CUU définit les conditions d'interventions (principalement pour les réparations en ligne)

#### b) Faire faire

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

Les principaux ateliers sont :

- ACC Ingénierie & Maintenance [www.accim.com](http://www.accim.com)
- LORMAFER : [www.lormafer.fr](http://www.lormafer.fr)
- Les Ateliers d'ORVAL (Groupe Ermewa – SNCF) : [www.ermewa.com](http://www.ermewa.com)
- SARI (Groupe Ermewa - SNCF): [www.ermewa.com](http://www.ermewa.com)
- FERIFOS (Groupe Ermewa ) SNCF): [www.ferifos.fr](http://www.ferifos.fr)
- ROLANFER : [www.rolanfer-mf.com](http://www.rolanfer-mf.com)
- Ateliers Ferroviaires d'ARTIX : Tél. : 05.59.60.27.30
- A.C.V. Industrie : [www.acvcamions.com](http://www.acvcamions.com)
- Ateliers d'OCCITANIE : Tél. : 04 68 42 50 50
- Ateliers de PROVENCE : [www.ateliersdeprovence.fr](http://www.ateliersdeprovence.fr)
- Ateliers de JOIGNY (Groupe VTG) : Tél. : 03 86 92 00 10
- SDH Ferroviaire : [www.sdhfer.fr](http://www.sdhfer.fr)
- VFLI : [www.vfli.fr](http://www.vfli.fr)
- ABRFI : [www.abrfi.com](http://www.abrfi.com)

## Fondements juridiques

- [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 \(CE\) no 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 \(2006/66/CE\) 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 concernés par la mise en exploitation de matériel remorqué sont les mêmes que pour le matériel de traction.

Les Ateliers de Maintenance sont tous membres de l'AFWP.

## 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 un matériel spécifique correspondant à son activité.

### b) Matériel polyvalent

Suivant la durée du contrat d'exploitation logistique de l'ITE, l'OFPP 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'OFPP 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.

### 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      | <a href="mailto:cfdb@cfdb.fr">cfdb@cfdb.fr</a>                     |
| • ETIC              | <a href="http://www.etic13.eu">www.etic13.eu</a>                   |
| • GEMAFER           | <a href="http://www.groupe-vfli.com">www.groupe-vfli.com</a>       |
| • GEISMAR           | <a href="http://www.geismar.com">www.geismar.com</a>               |
| • PATRY             | <a href="http://www.patry.fr">www.patry.fr</a>                     |
| • RAIL ROUTE EUROPE | <a href="http://www.railrouteurope.com">www.railrouteurope.com</a> |
| • SOCOFER           | <a href="http://www.socofer.fr">www.socofer.fr</a>                 |
| • SIFEL             | <a href="mailto:info@sifel.com">info@sifel.com</a>                 |
| • UNIMOG            | <a href="http://www.unimogsales.com">www.unimogsales.com</a>       |
| • VOSSLOH           | <a href="http://www.vossloh.com">www.vossloh.com</a>               |

Le coût de ce type de matériel ferroviaire (locotracteur ou rail-route) peut varier de 250 à 1 000k€.

### 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 (locotracteurs 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](http://www.etic13.eu)
- Gemafer [www.groupe-vfli.com](http://www.groupe-vfli.com)
- Patry [www.patry.fr](http://www.patry.fr)
- Rail Route Europe [www.railrouteurope.com](http://www.railrouteurope.com)
- Socofer [www.socofer.fr](http://www.socofer.fr)
- Sifel [www.sifel.com](http://www.sifel.com)
- Unimog

## 7.2.2.2. La maintenance

### a) Faire

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

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.

### Fondements juridiques

- 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.

Pour ces textes, un interlocuteur : [guichetunique@rff.fr](mailto:guichetunique@rff.fr)

## 7.2.3. Les organismes pertinents

### 7.2.3.1. Les organismes d'Etat

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

### 7.2.3.2. Les syndicats professionnels

- [CISMA](#) (Syndicat des industries de matériels de manutention)

## 8. Le personnel

### 8.1. La réglementation sociale générale applicable

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**.

**a) Pour les agents des entreprises ferroviaires autres que la SNCF exerçant sur le réseau ferré national (RFN) et dont l'activité principale est le transport ferroviaire**

#### Fondements juridiques

- 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 ministre du travail du 9 juillet 2009
- La convention collective nationale du transport ferroviaire étendue par arrêté du ministre du travail du 23 juin 2008
- [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](#)

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) négocient d'autres accords qui compléteront la convention collective nationale du transport ferroviaire, applicable 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). A ce jour ont été conclus :

- 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 l'aménagement du temps de travail dans le fret ferroviaire, étendu par arrêté du 9 juillet 2009, à l'exclusion de l'avant-dernier paragraphe de l'article 43.3 considéré comme étant contraire aux dispositions du II de l'ancien article L. 213-11 du code du travail qui ne prévoient pas la possibilité de remplacer la contrepartie sous forme de repos par une compensation salariale.
- l'accord du 8 septembre 2010 relatif aux rémunérations, les classifications des métiers et les contrats de travail en cours d'extension (avis au JO du 16 novembre 2010).

Les trois premiers 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 ont été rendus applicables à tous après vérification de la conformité avec la législation en vigueur (à une exception près signalée plus haut).

Dès lors que l'ensemble des points 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.

**b) Pour les agents exerçant sur les voies ferrées d'intérêt local<sup>13</sup> et les voies ferrées secondaires d'intérêt général<sup>14</sup> (hors réseau ferré national)**

**Fondements juridiques**

- 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](#)

**8.2. Les types de métiers d'un OFP**

La fonction d'OFP peut recourir à plusieurs métiers.

Conformément à l'accord de branche du 8 septembre 2010 sur les rémunérations et les classifications, 35 métiers ferroviaires ont été classifiés dans des emplois repères, et les salaires seront définis non plus selon une formule de points propres à la SNCF, mais selon une rémunération annuelle garantie. Ainsi les modalités d'organisation et d'aménagement du temps de travail se font au niveau de la branche, complétées le cas échéant par des accords d'entreprise.

**8.3. Organisation du temps de travail**

Les modalités d'organisation du temps de travail des salariés d'un OFP varient en fonction du réseau sur lequel il opère.

**8.3.1. Pour les OFP opérant sur le RFN**

Les OFP opérant sur le RFN bénéficient d'une réglementation adaptée à leur activité et aux spécificités très diverses du fret auxquelles sont confrontées les entreprises ferroviaires :

<sup>13</sup> Lignes concédées par des collectivités locales, limitées au périmètre du département, et desservant des zones rurales peu peuplées non irriguées par le réseau ferré national.

<sup>14</sup> Lignes qui, à la différence des VFIL, peuvent traverser plusieurs départements.

commandes imprévues, situations dégradées, attribution tardive de sillons (tôt le matin, tard le soir ou la nuit).

Dans le cadre de l'accord de branche du 8 septembre 2010 cité ci-dessus, le personnel d'un OFP peut exercer plusieurs missions dans le respect des règles établies. Ainsi, son article 6-3 "*Limitation du recours à la polyvalence*" précise que, s'il y a limitation des emplois-types, les fonctions de sécurité peuvent être cumulées, moyennant le respect de certaines règles. Par exemple, l'emploi d'*opérateur de sécurité au sol*, "*assure, dans le respect des procédures de sécurité, l'ensemble des opérations de sécurité liées à la constitution, au départ et à la réception des trains dans une zone géographique donnée. Ses missions sont notamment les opérations de manœuvre, la desserte, l'accompagnement, la reconnaissance de l'aptitude au transport et la formation du train*".

### **8.3.2. Pour les OFP opérant sur des voies ferrées d'intérêt local ou des voies ferrées secondaires d'intérêt général (VFIL)**

L'article 21 de la convention collective VFIL dispose que "*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 sur une autre spécialité. Cette prestation peut être soit accidentelle en cas de besoins imprévus, soit périodique ou saisonnière lorsque l'organisation du service le comporte*".

## **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 en régions**

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 avez deux possibilités :

- **au niveau national :**  
Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement  
Tél. : 01 40 81 98 40  
Email : [Mission-OFP@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Mission-OFP@developpement-durable.gouv.fr)
- **dans la région concernée :**  
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 2007-2013.

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 vise à encourager le report des marchandises de la route vers d'autres modes plus sobres en carbone par l'octroi d'un concours financier communautaire, mais il ne s'applique qu'à des groupements internationaux ([http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/intermodality\\_transeuropean\\_networks/l24159\\_fr.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/l24159_fr.htm)).

### 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](mailto:webfret@sncf.fr)
- Euro Cargo Rail <http://www.eurocargorail.com/contacts.asp>
- Europorte France [contact@europorte.com](mailto:contact@europorte.com)
- Colas Rail <http://www.colasrail.com>

### 9.6. Les partenariats 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

<b>AFRA</b>	Association française du rail
<b>CCI</b>	Chambre de Commerce et d'Industrie
<b>CS</b>	Certificat de sécurité
<b>CUU</b>	Contrat uniforme d'utilisation des wagons
<b>DATAR</b>	Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale
<b>DREAL</b>	Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement
<b>EF</b>	Entreprise ferroviaire
<b>EPSF</b>	Etablissement public de sécurité ferroviaire
<b>FIF</b>	Fédération des industries ferroviaires
<b>FNTR</b>	Fédération Nationale des Transports Routiers
<b>GID</b>	Gestionnaire délégué de l'infrastructure RFF (SNCF, sauf cas particulier-§ 2.2)
<b>GPF</b>	Gare principale fret
<b>GNTC</b>	Groupement national des transports combinés
<b>ITE</b>	Installation terminale embranchée
<b>OPCA</b>	Organisme Paritaire Collecteur Agréé
<b>PGI</b>	Prestataire gestionnaire de l'infrastructure
<b>PME</b>	Petites et moyennes entreprises
<b>RFN</b>	Réseau ferré national (réseau géré par RFF)
<b>RFF</b>	Réseau Ferré de France (gestionnaire du RNF)
<b>TLF</b>	Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France
<b>TPE</b>	Très Petite Entreprise
<b>UTP</b>	Union des Transports Publics et Ferroviaires

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](http://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 leur compétence.

Objectif OFP remercie les rédacteurs du guide : Stephanie Günther (RFF), Christophe Hausberg (ACFCI), Estelle Parisi (ACFCI), Agnès Pedegou (MEDDTL) et Pierre Raoul (Objectif OFP), ainsi que le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement pour son soutien et sa participation.

*La photo de la page de couverture représente un train de TPCF Fret, premier OFP opérationnel le 22/07/2010. A ce jour, trois autres OFP sont opérationnels, CFR Morvan, La Rochelle Maritime Services et Ferrovergne.  
Crédit TPCF*



Membres de l'association Objectif OFP



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

60, rue Anatole France, Levallois-Perret 92 300 – Tél. : 01 41 05 00 07 – [www.objectif-ofp.org](http://www.objectif-ofp.org)