

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2025

Voies ferrées de France



03

[ÉDITO]

04

[Un engagement au service de l'infrastructure ferroviaire]

LE SETVF ET SES MISSIONS] 05

FOCUS SUR LES ACTIVITÉS DE NOS ADHÉRENTS] 05

En France

Dans le monde

LES CHIFFRES CLÉS DE LA FILIÈRE] 06

L'infrastructure

Les travaux

Performance, attractivité et impact du ferroviaire

08

[Nos commissions]

PRÉVENTION & SÉCURITÉ] 09

MARCHÉS & CONTRATS] 12

MATÉRIEL] 14

CIRCULATION] 17

TECHNIQUE] 20

MÉTIERS & FORMATION] 22

RSE] 25

28

[Nos adhérents]

30

[Nos instances]

[Remerciements]

Édito

L'année écoulée aura confirmé une conviction forte : le ferroviaire ne se transforme durablement que par l'engagement collectif. Dans un contexte de transition, de contraintes capacitaires et d'attentes croissantes vis-à-vis des réseaux, **Voies Ferrées de France - SETVF** s'est affirmé comme un espace structurant de dialogue, de propositions et de mobilisation au service de la filière.

Cette dynamique repose avant tout sur les femmes et les hommes qui s'engagent au quotidien aux côtés du SETVF. Près de 80 experts issus de nos entreprises adhérentes consacrent du temps aux commissions, en plus de leurs responsabilités opérationnelles. Ils y partagent leur expérience du terrain, les réalités des chantiers, des études et de l'exploitation, mais aussi les difficultés concrètes auxquelles ils sont confrontés. Ces échanges nourris permettent de confronter les points de vue, de capitaliser sur les retours d'expérience et de construire des positions communes ancrées dans le réel. C'est cette mobilisation collective, exigeante et volontaire, qui fonde la légitimité et la crédibilité de l'action du SETVF.

Cette année a également été marquée par une avancée structurante : la création de **l'Alliance de l'industrie et de l'ingénierie du ferroviaire (AIIRF)**. En rapprochant les acteurs clés de la filière, cette alliance marque une

volonté claire : parler d'une seule voix, renforcer la cohérence industrielle et peser davantage dans les décisions structurantes. Elle incarne une filière qui s'organise pour répondre collectivement aux défis à venir. Les adhérents et leurs experts sont fortement mobilisés dans les différents groupes de travail de cette Alliance. Je les en remercie.

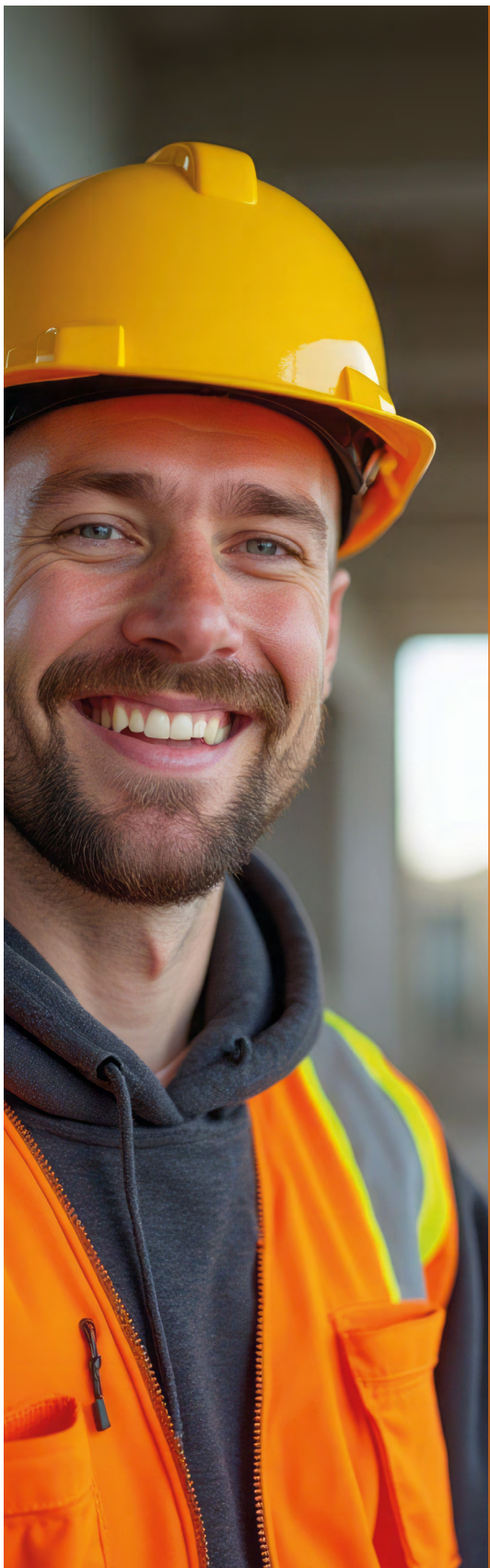
Enfin, les travaux du SETVF et la création de l'AIIRF s'inscrivent pleinement dans l'actualité législative et stratégique. Les attentes autour du projet de loi Ambition France Transports sont fortes. Elles font écho à un besoin largement partagé : accélérer la régénération et la modernisation des réseaux ferroviaires, condition indispensable à la sécurité, à la fiabilité et à l'attractivité du rail. Dans ce contexte, le SETVF entend continuer à jouer un rôle moteur : contribuer au débat public, éclairer les choix structurants et défendre une vision industrielle de long terme, fondée sur des trajectoires d'investissement soutenables et une montée en compétences de la filière.

Plus que jamais, le SETVF s'inscrit dans une logique de construction collective, au service d'un ferroviaire performant, innovant et durable. L'engagement de ses adhérents, la structuration de la filière et la clarté des perspectives d'investissement seront les clés des succès à venir.

Voies Ferrées de France - SETVF s'est affirmé comme un espace structurant de dialogue, de propositions et de mobilisation au service de la filière.

Philippe Rocher
Président du SETVF





01

Un engagement
au service de
l'infrastructure
ferroviaire

LE SETVF ET SES MISSIONS

Depuis sa création en 1936, la mission première de Voies Ferrées de France - SETVF est d'être au service de ses membres. Cela se traduit dans ses actions par :



Représenter et défendre les intérêts d'une profession

dont il est représentatif, ce qui lui confère le rôle d'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics et des divers clients (SNCF, RATP, SGP, Collectivités locales...).



Étudier les questions techniques et professionnelles

intéressant spécialement les travaux de voies ferrées et tous travaux s'y rattachant.



Proposer toutes mesures de réformes

pouvant améliorer cette industrie, tout en répondant pleinement à tous les besoins des services publics compétents.

FOCUS SUR LES ACTIVITÉS DE NOS ADHÉRENTS

Les entreprises adhérentes dont le niveau de compétence est mondialement reconnu ont comme principaux clients :

En France

- ▶ SNCF Réseau (Développement, Régénération, Maintenance) ;
- ▶ la RATP ;
- ▶ les Collectivités Locales (Tramway, Métro) ;
- ▶ les Associations (lignes touristiques) ;
- ▶ les SEM ;
- ▶ les Industriels (Embranchements Particuliers, Plateformes).

Dans le monde

Les entreprises de Voies Ferrées de France - SETVF sont présentes sur quatre continents :

- ▶ **Europe**
France, Belgique, Royaume-Uni, République Tchèque, Pologne, Roumanie ;
- ▶ **Afrique**
Algérie, Tunisie, Maroc, Égypte, Gabon ;
- ▶ **Asie**
Inde, Thaïlande, Malaisie, ViêtNam ;
- ▶ **Amérique**
Mexique, République Dominicaine, Panama, Vénézuéla, Équateur, Brésil, Chili.

LES CHIFFRES CLÉS DE LA FILIÈRE

1 L'INFRASTRUCTURE

27 110 km

du réseau ferroviaire
exploité au 31/12/2024

48 335 km

de voies

2 748 km

de LGV

1 388 km

de réseaux ferrés de transport urbain

L'infrastructure est la **2^e** d'Europe en longueur

22 388

Appareils de voie au 31/12/2024

2 LES TRAVAUX

1 064 km

de voies renouvelées en 2024

400 km

de caténaires vérifiées
ou remplacées en 2024

492

aiguillages remplacés
ou supprimés en 2024

29,7

âge moyen de l'infrastructure

Le RFN s'est réduit de

476 km

en lignes en 2024

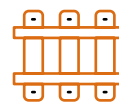
3 PERFORMANCE, ATTRACTIVITÉ ET IMPACT DU FERROVIAIRE



412 millions

d'offre voyageurs (trains.km) en 2024

soit **+7%** vs 2023



11,3%

de part du ferroviaire dans le transport intérieur de voyageurs en 2023



114 milliards

de passagers.km en 2024 (niveau record),

soit **+5%** vs 2023



32,6 milliards

de tonnes.km de trafic de fret en 2024

soit **+7,8%** vs 2023



9%

de transport de marchandises en 2023



4g

d'émission de CO₂ par voyageur par km (contre 260g en avion)



20%

de hausse du segment du transport combiné du transport de marchandises en 2024 vs 2023



02

Nos
commissions

Prévention & sécurité

PRÉVENIR & IDENTIFIER LES RISQUES DE TOUTES NOS OPÉRATIONS DE TRAVAUX FERROVIAIRES

En 2025, une ligne directrice a été confirmée : la sécurité se gagne sur le terrain, mais elle se consolide par la méthode, l'analyse et un dialogue stabilisé avec nos partenaires. Cette année, notre action s'est structurée autour de trois axes : objectiver l'accidentologie, sécuriser l'application de SECUFER (documentation, particularités locales, intérim) et faire progresser la clarification des rôles en sécurité ferroviaire.

FOCUS SUR L'OBSERVATOIRE DE LA SÉCURITÉ VISION PRO

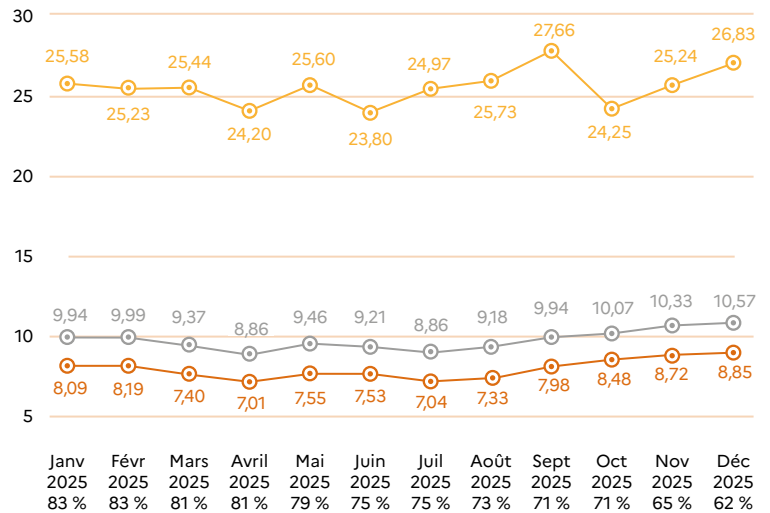
VISION PRO a été maintenu comme outil central de pilotage. Nous avons rappelé un prérequis : la valeur des analyses dépend directement du niveau de saisie, et donc de la représentativité des déclarations.

Une étape importante a été franchie avec le partage des statistiques (TF/TG) ainsi que les événements Sécurité Ferroviaire sur 12 mois lors des échanges sécu-partenaires, afin d'installer une lecture commune et de préparer les actions correctives.

SST - ÉVOLUTION DU TAUX DE FRÉQUENCE (TF)

TF - Année 2025 complète (12 mois glissants)

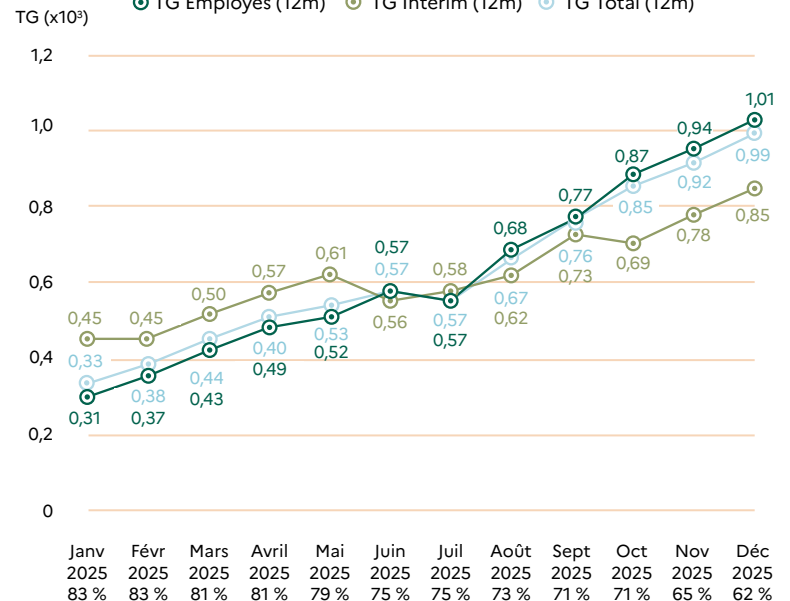
● Employés ● Intérim ● Total



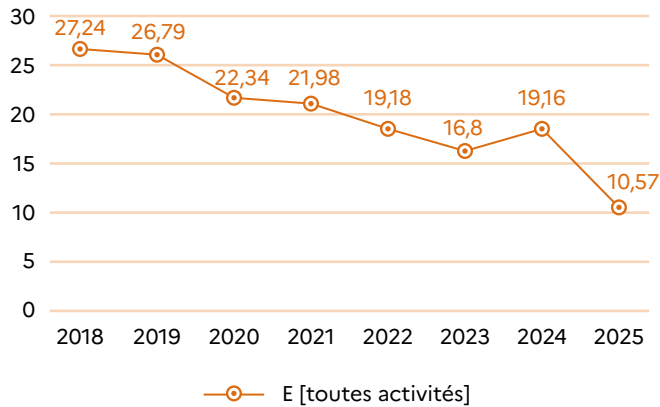
SST - TG 12 MOIS GLISSANTS

TG - Année 2025 complète (12 mois glissants)

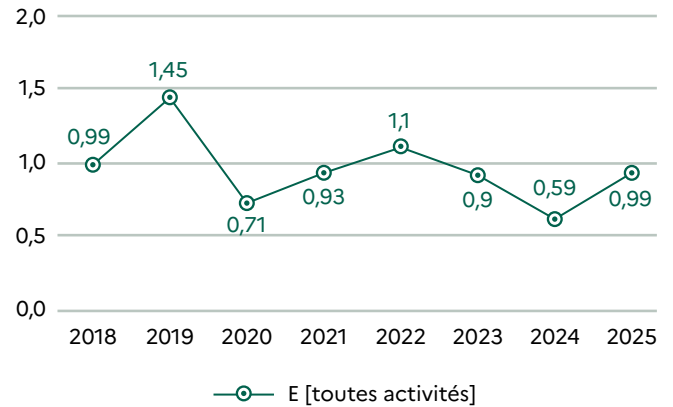
● TG Employés (12m) ● TG Intérim (12m) ● TG Total (12m)



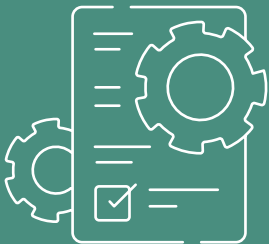
TAUX DE FRÉQUENCE DE 2018 À 2025



LE TAUX DE GRAVITÉ DE 2018 À 2025



SECUFER : RENDRE APPLICABLE, LISIBLE ET OPÉRATIONNEL



Sur SECUFER, une réponse structurée a été portée à la DGITM. Deux attentes ont été posées : simplifier l'accès à la documentation due par le GI et réaffirmer les responsabilités des ETT (formation + délivrance AAE aux intérimaires).

Le sujet de la **formation pratique des intérimaires** est resté un point de vigilance. Nous défendons une prise en charge par les agences d'intérim ; une opposition a été exprimée à ce stade par la DGITM, ce qui impose de poursuivre le cadrage.

Par ailleurs, les accès et les particularités locales ont continué d'être suivis. Un courrier a été validé au niveau FNTP et l'OPPBTM a été sollicité pour cosignature afin de renforcer le portage du message.



PRR : PRÉVENTION PRAGMATIQUE, PAR LES OUTILS ET LES USAGES OPÉRATIONNEL

Sur les pelles RR, l'approche est restée volontairement pragmatique : des préconisations (et non des obligations) ont été élaborées, et un tableau détaillé des outils et de leurs poids a été produit.

Nous avons également engagé un travail de connaissance du marché (principaux locataires) et la préparation d'un échange au S1 2026 a été actée. Dans le même temps, une étude de sinistralité avec l'OPPBTM a été préparée afin d'objectiver les évolutions.

SÉCURITÉ FERROVIAIRE : CLARIFICATION DES MISSIONS ET SÉCURISATION DES COMPÉTENCES

En 2025, l'objectif de la commission Sécurité a continué d'être un lieu de partage des retours d'expérience d'incidents sur les chantiers pour définir les sujets de travail de la Commission et les bonnes pratiques à diffuser dans la profession.

Un risque a été identifié : la complexification des procédures peut conduire à une baisse de maîtrise si l'appropriation n'est pas homogène. Une réflexion est lancée sur les fiches de travail pour les agents prestataires.

Cette année, les travaux autour de la STI OPE se sont intensifiés : les GT « Formation » et « Aptitudes » ont progressé, et nous avons proposé d'y intégrer davantage les organismes de formation, compte tenu de leur rôle dans la qualité de réalisation des prestations de sécurité. Ce travail s'étendra sur 2026, notamment jusqu'à l'abrogation de l'arrêté TES en avril 2026.

En parallèle, le GT sécurité ferroviaire avec la RATP est resté actif : une clarification des missions de sécurité dans les contrats a été recherchée, notamment pour alléger le rôle du chef de chantier, tout en faisant avancer les fiches de fonction et les cahiers des charges de formation.



Marchés & contrats

SNCF Réseau et le SETVF entretiennent des échanges réguliers afin d'identifier et de proposer les adaptations nécessaires du cadre contractuel entre la maîtrise d'ouvrage et les entreprises de notre Profession.

Dans cette perspective, la commission Marchés du Syndicat souhaite présenter à l'ensemble des adhérents du SETVF, les évolutions majeures intervenues ces derniers mois ainsi que les orientations des travaux à venir pour l'année 2026.



1 POINTS DE CONVERGENCE RÉCENTS AVEC LA DIRECTION DES ACHATS DE SNCF RÉSEAU

Les discussions menées ces derniers mois ont permis d'aboutir à plusieurs avancées significatives sur des sujets contractuels essentiels. La Direction des Achats de SNCF Réseau et le SETVF sont parvenus à trouver des points de convergence sur les sujets contractuels suivants :

- ▶ **Mise en place d'un cap de pénalités** afin de garantir une meilleure visibilité et de limiter l'exposition financière des entreprises ;
- ▶ **Rationalisation de l'application des pénalités et de leur consistance** en visant une application proportionnée et cohérente des clauses contractuelles ;
- ▶ **Réduction et encadrement des dérogations**, afin de renforcer la transparence et la lisibilité des règles applicables ;
- ▶ **Clarification du processus de validation de la facturation et des paiements** (note de cadrage), apportant aux entreprises davantage de sécurité en termes de respect des délais relatifs à la facturation.

Ces convergences permettent un équilibrage des relations contractuelles. Elles favorisent également une fluidité accrue des échanges opérationnels, une gestion plus maîtrisée de la production et un accès facilité aux marchés pour l'ensemble de l'écosystème ferroviaire.

2 FEUILLE DE ROUTE 2026 : AXES DE TRAVAIL PRIORITAIRES

Dans la poursuite de ces ambitions, la feuille de route de 2026 vise à approfondir les thématiques suivantes :

- ▶ Soudure par temps de pluie ;
- ▶ Clause 25/50/75 ;
- ▶ PAT ;
- ▶ Clause des 9/10^e ;
- ▶ Formation commune des PO.

Ces travaux témoignent de la volonté commune de SNCF Réseau et du SETVF d'inscrire leurs relations dans un cadre contractuel plus lisible, équilibré et adapté aux réalités opérationnelles du terrain.

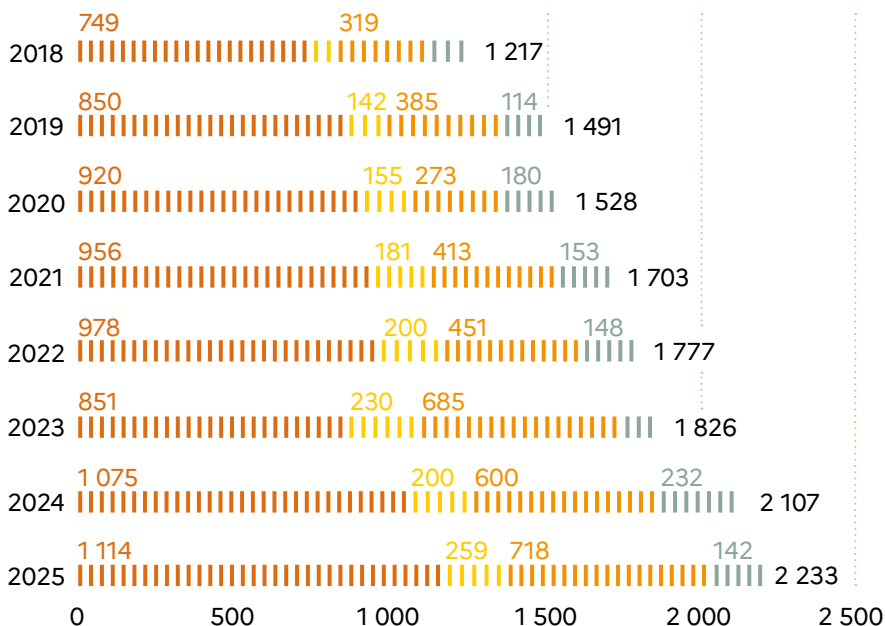
Les avancées déjà obtenues et la feuille de route définie pour 2026 constituent des étapes structurantes pour renforcer la performance collective et soutenir durablement l'ensemble des acteurs de la Profession.

Le SETVF poursuivra ces échanges de manière proactive afin de garantir la prise en compte des enjeux des entreprises et de continuer à faire progresser nos pratiques contractuelles au service de l'infrastructure ferroviaire.

Les marchés

Chiffre d'affaires en Mls €

- Réseau SNCF Voie
- Réseau SNCF Caténaires
- Autres travaux
- Presta sécurité



+126 Mls €



CA de la profession pour 2025

+118 Mls €



Croissance de la partie « Autres Travaux » qui concerne la RATP, la SGP et l'Urbain

18%

Cadres & Ingénieurs

33%

ETAM



49%

Ouvriers

Répartition socio-professionnelle des 13 000 collaborateurs des Entreprises du SETVF (en 2025)

Matériel

En 2025, la commission Matériel a poursuivi ses travaux en étroite collaboration avec SNCF Réseau, l'EPSF et les constructeurs de matériel. Cette dynamique s'est traduite par de nombreuses réunions et ateliers, permettant d'accompagner les évolutions réglementaires, opérationnelles et techniques de la profession.

Voici les principales actions et avancées de la commission Matériel en 2025 :

1 ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES

La commission a suivi la mise en œuvre de la **MT01332**, notamment l'obtention des agréments définitifs des nouvelles pelles railroute. Ces engins doivent désormais être conformes à l'EN15746 et être équipés de trois dispositifs de sécurité : matérialisation de la zone d'évolution, détection de piétons et signal d'alerte en cas de détresse. De plus, tout matériel qui sera présenté en contrôle technique à compter du 1^{er} janvier 2026 devra également avoir été équipé préalablement de ces 3 dispositifs et documenté d'une analyse de risques.

Une nouvelle **MT01331** dédiée aux machines dérailables est en cours d'achèvement pour une parution mi-2026, sa version projet, en relecture par la commission, évoque la création d'un contrôle technique pour ces engins.



Sur la base du dernier NIP de novembre 2024, la commission suit le calendrier de déploiement de la partie sol de l'**ERTMS** et les futurs décommissionnements des systèmes de classe B. Pour rendre cohérent l'équipement en ETCS (partie bord de l'ERTMS) de nos engins de travaux avec les échéances sol, le SETVF a sollicité auprès de la DGITM une dispense d'équipement ETCS sur les nouveaux engins de travaux homologués et utilisés sur des lignes compatibles. Une solution d'exploitation en mode travail des engins équipés ETCS sous processus S9 a par ailleurs été définie et validée avec SNCF Réseau en s'appuyant sur le mode « shunting » de l'ETCS.

2 CIRCULATION DES ENGINS

Avec le département des convois du GI de SNCF Réseau, la commission a accompagné tout au long de l'année la **mise en conformité des feux avant** des véhicules placés en tête de train, avant l'échéance réglementaire du 1^{er} janvier 2026 de la STI OPE.

Les mauvaises statistiques de FSA avaient incité l'EPSF à nous orienter vers l'équipement en KVB de nos engins de travaux. La collaboration avec le département des convois du GI a permis de faire perdurer la circulation de nos **engins dépourvus de KVB** sous couvert de l'agrément du GI, assortie d'exigences renforcées en matière de management de la sécurité : veille, formation, qualification machiniste (KN), etc.

La **fin du PAMage** prévue au 1^{er} juillet 2026 a également mobilisé la commission pour mettre à jour le logigramme d'accompagnement aux circulations et pour rediffuser le cahier des charges de formation des conducteurs à la conduite des AS2/AS3.

En s'appuyant sur les retours d'expérience d'incidents, un groupe de travail a permis la **sécurisation des opérations de mise en véhicule** et la diffusion de bonnes pratiques.

Enfin, la commission a été informée des difficultés d'homologation des radios portatives durcies, retardant ainsi leur déploiement. Elles feront l'objet d'une mise à disposition payante par SNCF Réseau. Leur intégration à bord des engins ne pourra se faire que par l'installation d'un « train kit ».

3 MAINTENANCE

Depuis la mise en application de la RFN-CG-MR03-A-00 n°003, tous les wagons doivent faire l'objet d'un contrôle technique tous les 3 ans. Un groupe de travail a rassemblé les justifications nécessaires et a construit l'argumentaire pour SNCF Réseau, afin de revenir à un contrôle technique tous les 6 ans pour ces wagons entretenus au cartouche de révision.

4 GROUPE DE TRAVAIL « LOCOMOTIVES DE DEMAIN »

Les travaux se sont intensifiés autour du **renouvellement des locomotives** de la profession, en réalisant de nombreux sourcings de constructeurs. Les différentes solutions sont classées selon leur niveau d'hybridation et leur équipement en ETCS.

La commission partage régulièrement les solutions des constructeurs et les besoins en traction avec SNCF Réseau dans le cadre de **leur programme Jouvence**, qui prévoit le renouvellement d'une première flotte de 300 locomotives.

La commission a également initié un partage des retours d'expérience du **retrofit et d'équipement en ETCS** de 20 BB60000 par SNCF Réseau.





Principaux axes de travail pour 2026

Pour l'année 2026, les priorités identifiées par la commission sont les suivantes :

- ▶ Poursuivre la veille réglementaire et accompagner la rédaction et la publication de la **MT01331** relatives aux machines déraillables ;
- ▶ S'impliquer dans les ateliers du **GT Performance Matériel AIIRF** :
 - ▶ Mise en place d'un outil de **mutualisation** des pièces stratégiques ;
 - ▶ Mise en place d'un outil de **géolocalisation** des engins ;
 - ▶ Formalisation d'un processus de **partage des retours d'expérience** d'incidents significatifs et systématisation de l'usage de son support.
- ▶ Accompagner **la fin du PAMage** via un suivi opérationnel et une assistance aux adhérents ;
- ▶ Continuer le sourcing des constructeurs dans le cadre du GT « **Locomotives de demain** » et maintenir une coopération étroite avec SNCF Réseau sur le programme Jouvence en vue d'obtenir un cahier des charges et une solution la plus standard possible ;
- ▶ Suivre les jalons du **déploiement ERTMS**, défendre la dispense pour les engins de travaux, étudier les solutions de retrofit ETCS et soutenir les adhérents dans la phase transitoire.

Circulation

1 TRAVAUX MAJEURS MENÉS EN 2025



[ÉVOLUTIONS DE LA CONDUITE DES CONVOIS DU GI]

Depuis 2022, la sous-commission est fortement mobilisée aux côtés de **SNCF Réseau** pour clarifier et mettre en conformité les modalités de conduite des convois du GI.

L'année 2025 a été marquée par la poursuite de ces travaux, dans le cadre du texte **MT40343**, applicable depuis juin 2024, et par la préparation des évolutions structurantes prévues en 2026.

Les échanges menés avec SNCF Réseau ont permis :

- ▶ d'anticiper la **fin progressive des situations dérogatoires de PAMage** ;
- ▶ de clarifier les cadres de **conduite autonome, pilotage et PAMage** ;
- ▶ et d'accompagner la création de nouveaux **Codes de Trafic Convoi (TCT)**.

[MISE EN ŒUVRE DU NOUVEAU CADRE 2026]

À compter du **1^{er} janvier 2026**, un nouveau **TCT HGI** est créé pour les acheminements de locomotives de travaux **AT3 non équipées de KVB**, notamment les V211.

Cette évolution répond à un principe fondamental : **un engin non équipé KVB ne peut pas circuler sous le CSU d'une EF**.

Une **phase transitoire** est prévue jusqu'au **30 juin 2026**, afin de permettre l'adaptation progressive des entreprises.

Au 1^{er} juillet 2026, plusieurs principes forts entreront en application :

- ▶ généralisation de la **conduite autonome** des locomotives immatriculées en **92...**, y compris sur LGV ;
- ▶ conduite seul avec **pilotage éventuel** pour les engins disposant d'une **AMM** : nouveau **standard** du paysage ferroviaire ;
- ▶ fin du **PAMage pour les AT3**, le **code JGI** restant applicable uniquement aux engins de travaux hors AT3 sous agrément de circulation.

- ▶ **CSU** : Certificat de Sécurité Unique
- ▶ **AMM** : Autorisation de Mise sur le Marché
- ▶ **EF** : Entreprise Ferroviaire
- ▶ **CUU** : Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons
- ▶ **TCS** : Tâche critique de Sécurité

2 TRAVAIL SPÉCIFIQUE AVEC L'EPSF

En parallèle des sujets liés à la circulation, la sous-commission a engagé en 2025 des **échanges spécifiques avec l'EPSF**, qui ont été marqués par une **grande réactivité** et une **qualité de dialogue reconnue**.

Ces échanges ont notamment porté sur la **gestion des échanges de wagons entre entreprises ferroviaires**, dans le contexte de l'évolution du CUU et de la STI OPE.

Les travaux menés ont permis de rappeler et de clarifier des principes essentiels :

- ▶ la **responsabilité de la sécurité incombe à l'EF tractionnaire** ;
- ▶ les processus de vérification, de contrôle et les accords de confiance relèvent désormais du **Système de Gestion de la Sécurité des EF** ;
- ▶ la réglementation fixe des **objectifs de sécurité**, laissant aux EF la responsabilité de définir les modalités opérationnelles adaptées.



3 SÉCURITÉ TERRAIN ET ÉQUIPEMENTS

La sous-commission a également suivi des sujets concrets de **sécurité terrain**, notamment les **cales anti-dérive FIMOR**.

Une nouvelle cale, conçue pour **s'écraser** en cas d'oubli, avec la présence d'un témoin que l'on pourra changer, est aujourd'hui **homologuée** et en cours d'**autorisation par SNCF Réseau**.

L'objectif partagé est une **mise à disposition courant 2026**, avec un déploiement le plus large possible auprès des entreprises.

Perspectives 2026

Pour 2026, les priorités de la sous-commission Circulation sont :

- ▶ l'accompagnement des entreprises dans la **mise en œuvre opérationnelle des évolutions réglementaires** notamment les TCS ;
- ▶ le suivi de la publication d'un **nouveau document SNCF Réseau** sur le **process d'étude de compatibilité des véhicules avec l'itinéraire (accès données matériels,...)** ;
- ▶ la poursuite des échanges sur le souhait de la désignation d'un contact opérationnel pour le suivi des demandes sillons ;
- ▶ la mise en place et partage d'indicateurs de performance pour suivre la régularité, sillons, etc... et améliorer la qualité des prestations ;
- ▶ la poursuite des échanges avec l'EPSF et SNCF Réseau ;
- ▶ et le maintien d'un rôle actif d'interface entre le terrain, les entreprises et les autorités.



Technique

FAIRE PROGRESSER LES THÉMATIQUES DE LA VOIE FERRÉE

En 2025, notre commission a poursuivi sa vocation : rendre les textes applicables, sécuriser la qualité des pratiques et transformer les irritants terrains en chantiers structurants.

LIVRET 1.10 : UN RÉFÉRENTIEL PLUS CONCRET

Le livret 1.10 a fait l'objet d'un travail avec la DGII de SNCF Réseau : le document a été assoupli afin d'être plus concret, et la notion de sous-traitance a été clarifiée.

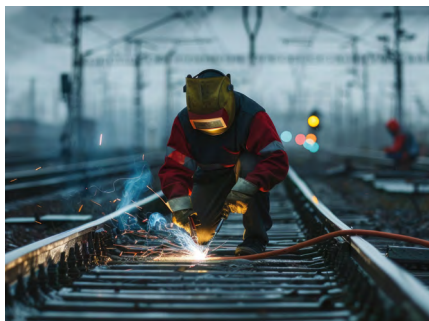
Nous poursuivons un objectif constant : sécuriser la qualité sans créer d'impasses opérationnelles, et permettre une appropriation réaliste sur chantier.



BLESSURES AUX RAILS : COMPRENDRE POUR MIEUX AGIR

L'analyse de SNCF Réseau sur les origines des ruptures/blessures aux rails a été suivie afin de disposer d'une base partagée de compréhension et de leviers d'amélioration. Les problématiques de déraillements de lorry, ou prise des rails.

SOUDURES SOUS INTEMPÉRIES : TECHNIQUE & RÉPONSES CONTRACTUELLES



Le traitement des soudures sous intempéries a été consolidé comme un dossier complet : la dimension technique (conditions d'exécution) et la dimension contractuelle (réponses adaptées) ont été articulées. Le CA a inscrit explicitement l'élaboration de réponses contractuelles sur ce sujet, en lien avec notre commission.

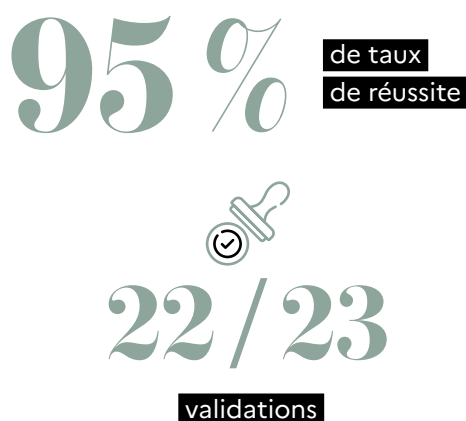
GUIDE GÉOTECHNIQUE

Le GT Géotechnique a pour objectif de produire un document de référence à l'usage des conducteurs de travaux et des RLT, afin d'uniformiser les connaissances sur les techniques géotechniques dans le domaine ferroviaire.

Ce document, à produire durant l'année 2026 devra notamment préciser les critères d'une plateforme répondant aux attentes, la classification des sols, les types de défauts, ainsi que les notions de portance et les essais à réaliser.

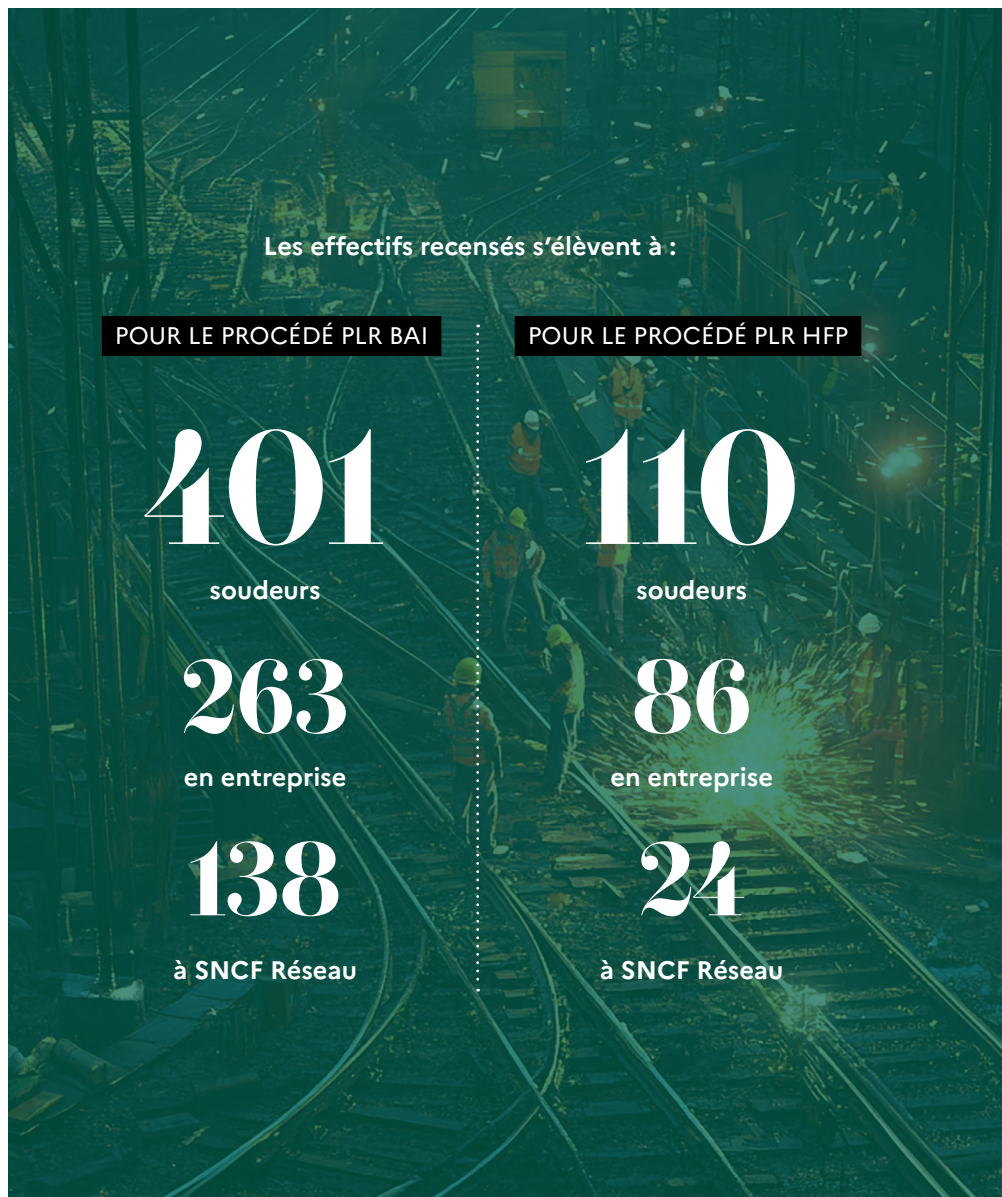
RÉSUMÉ DES PERFORMANCES SUR LES PERMIS DE SOUDER

Le taux de réussite au premier passage des candidats au permis de souder est de 95% en 2025 (22/23 validations), confirmant une amélioration nette dans la préparation des candidats au permis de soudure, bien que l'accès reste plus difficile pour ceux ne disposant pas d'une formation initiale en soudure.



IMAJNET

Imajnet permet de visualiser des zones de travail sur lesquelles il n'y a pas moyen d'avoir accès en amont. La Commission Technique a pour objectif d'obtenir une égalité d'accès à la solution Imajnet entre les entreprises, ce qui permettra une meilleure prise en compte des particularités locales complémentaires à la visite de chantier et qui aidera les entreprises à la préparation et à la mise en sécurité des chantiers.



Métiers & formation

Former nos équipes au service des infrastructures ferroviaires de demain

En 2025, l'action de la commission Formation s'est inscrite sur toute la chaîne « compétences » : relance et structuration des CQP délivrés par le SETVF, maintien des parcours dirigeants de chantier / conduite de travaux, adaptation des évaluations, et consolidation du pipeline de formation initiale ferroviaire. L'enjeu reste celui de la continuité : sécuriser les compétences dans la durée, malgré une tension persistante sur la stabilisation des effectifs.

CQP « POSEUR DE VOIES FERRÉES »

La dynamique du CQP « Poseur de voies ferrées » s'est maintenue en 2025, avec 4 sessions organisées pour 32 candidats et 29 lauréats. Le SETVF souhaite maintenir l'enregistrement du CQP au RNCP en 2026, confirmant la solidité du dispositif et sa reconnaissance.

Comme les années précédentes, la commission observe toutefois une pression sur les volumes formés, liée à la contraction des financements disponibles. Cette tendance, si elle se prolonge, appelle une vigilance collective afin de préserver un niveau de production de compétences cohérent avec les besoins opérationnels des entreprises.



32

candidats



29

lauréats

CQP « POSER DES VOIES FERRÉES DE TYPE BÉTON » : RELANCE ET SÉCURISATION DU PARCOURS



21

candidats



21

certifiés

Après une année sans promotion, le CQP « Poser des voies ferrées de type béton » a retrouvé en 2025 une trajectoire plus lisible : 21 candidats présentés par les entreprises, tous certifiés.

Dans le prolongement de cette relance, la commission a décidé de construire une formation adossée au CQP, ceci afin de compléter l'acquisition du diplôme par la montée en compétences des collaborateurs et de renforcer la valeur du dispositif pour les entreprises. Le cahier des charges est désormais finalisé, et le choix des organismes de formation Omnifer / Egletons permet d'engager une montée en puissance avec un cadre stabilisé, et un objectif de déploiement à partir de 2027.

FORMATION « DIRIGEANT DE CHANTIER » : MAINTENIR L'EFFORT MALGRÉ LES TENSIONS D'INSCRIPTION

La formation « Dirigeant de chantier » a été dispensée en 2025 à 13 candidats, avec 13 validations.

L'année a néanmoins été marquée par une faiblesse des inscriptions et des désistements. La commission appelle les entreprises à une vigilance accrue lors de l'engagement des candidatures : la réussite du dispositif repose sur la capacité à garantir la mise à disposition effective des stagiaires sur toute la durée du parcours, condition indispensable au maintien des sessions et à la stabilité du modèle.



13

candidats



13

validations



FORMATION « CONDUITE DE TRAVAUX » : CONTINUITÉ DU DISPOSITIF



7

candidats



7

validations

La formation « Conduite de travaux » a été maintenue en décembre, malgré un effectif réduit, avec 7 candidats et 7 validations. Il est à noter qu'une session est normalement constituée de 10 à 12 stagiaires. Ce faible effectif cette année a engendré un surcoût pour les entreprises et l'OF. La commission réaffirme l'importance stratégique de ce parcours, compte tenu des responsabilités croissantes portées par l'encadrement travaux vis-à-vis des clients, de la coordination des métiers et de l'exigence d'amélioration continue attendue sur nos opérations.

ÉVALUATION « CHEF DE MACHINE » : UN FONCTIONNEMENT « AU BESOIN »

L'évaluation « Chef de machine » demeure une pièce essentielle du système d'habilitation et de reconnaissance des compétences. En 2025, 9 candidats ont été évalués, et 8 ont été validés.

Des difficultés de remplissage ont toutefois été constatées. Le principe d'un service ajusté au besoin est donc réaffirmé : l'évaluation reste réalisable à la demande des entreprises. Pour le moment, deux sessions fixes sont proposées en 2026, et seront maintenues en fonction des besoins effectivement transmis.



9

candidats



8

validations

FORMATION INITIALE & ATTRACTIVITÉ : STRUCTURER UNE ORIENTATION VERS LES MÉTIERS DU FERROVIAIRE APRÈS UN BAC PRO

En matière d'attractivité, le SETVF a travaillé en 2025 à la création d'un certificat de spécialisation post Bac Pro, orienté « assistant chef d'équipe ». Le projet, soutenu par les entreprises adhérentes, s'appuie sur un engagement d'intégration en alternance d'environ une douzaine de candidats par an.

La commission a privilégié cette logique « post Bac Pro » afin de contourner les difficultés structurelles d'un parcours initial complet, et en intégrant également la contrainte d'employabilité des jeunes de moins de 18 ans sur nos chantiers (nuits, week-ends, déplacements). L'objectif est de proposer un complément de compétences à dominante ferroviaire à des profils issus des TP, permettant une intégration plus rapide sur des postes d'assistant chef d'équipe, au contact des réalités de chantier. Cette formation permettra de renforcer le premier niveau d'encadrement des chantiers dès la préparation, dans l'organisation et la coordination des travaux.

SOIRÉE DES MÉTIERS : PERSPECTIVES

Enfin, La Soirée des Métiers tenue en juin 2025 a permis de réunir les lauréats des formations 2024 pour célébrer leurs réussites en présence de toutes les directions des entreprises adhérentes, renforçant ainsi la valeur du diplôme et de l'évènement. D'anciens stagiaires présents pour l'occasion ont partagé leurs témoignages sur la mise en pratique des formations réalisées au SETVF et leurs évolutions de carrière à la suite. Des échanges entre anciens et jeunes se sont déroulés dans un cadre festif.

La Soirée des métiers demeure un rendez-vous structurant dans l'écosystème des travaux ferroviaires et sera renouvelée le 8 octobre 2026.

PROMOTION DES MÉTIERS : TEMPS FORTS ET REPRÉSENTATION

La commission a poursuivi ses actions de visibilité et de promotion de nos métiers :

- ▶ Participation à plusieurs forums des métiers du ferroviaire sous l'égide de la FRTP, à Bordeaux, Saint Brioux et Lorient ;
- ▶ Mobilisation autour du « Summer camp » de l'AIIRF, fin juin 2025, à l'occasion duquel le SETVF a accueilli des étudiants ingénieurs à la Maison de la FNTP afin de leur présenter les métiers du ferroviaire, et leur permettre d'échanger avec des professionnels. Ces moments conviviaux organisés entre étudiants et professionnels ont favorisé des discussions plus informelles, souvent décisives dans l'orientation.



RSE

Dans un contexte de renforcement des exigences environnementales, la commission a poursuivi ses travaux afin de structurer les démarches de mesure, d'évaluation et de pilotage de la performance environnementale des travaux ferroviaires.

Les actions menées ont notamment porté sur le suivi des consommations de ressources (eau et énergie), l'amélioration des outils d'évaluation de l'empreinte carbone, l'analyse des clauses environnementales des maîtres d'ouvrage, ainsi que la contribution aux ateliers thématiques menés dans le cadre de l'AIIRF.

1 STRUCTURATION DES DÉMARCHES DE MESURE ET DE PILOTAGE DES CONSOMMATIONS



[FILIÈRE EAU]

La commission a engagé un travail structurant visant à mieux maîtriser la consommation d'eau sur les bases arrière (BA) de SNCF Réseau. L'élaboration d'un standard commun de mesures de prévention a été déployée opérationnellement auprès des acteurs concernés pour disposer d'un suivi hebdomadaire par relevé manuel des compteurs.

L'objectif fixé était de consolider les données afin de permettre, à mi-année, une exploitation opérationnelle des résultats et un pilotage renforcé des consommations.

Ces travaux constituent une première étape structurante vers une gestion plus fine, objectivée et durable de la ressource en eau.



[FILIÈRE ÉNERGIE]

En parallèle, la commission a engagé un chantier similaire consacré à la **consommation énergétique**. Un premier travail a permis de recenser la capacité des entreprises adhérentes à quantifier leurs besoins énergétiques. Dans cette dynamique, des travaux ont également été lancés pour développer un **outil commun de suivi des consommations**, notamment pour les bases arrière et les postes de commandement, sur le modèle de l'outil déjà mis en place pour le suivi de l'eau.

Ces travaux visent notamment à mieux **cartographier les points de livraison ENEDIS**, à réduire le recours aux **groupes électrogènes** et à élargir le périmètre de mesure au-delà des opérations de RVB, notamment aux activités de RRI.

Par ailleurs, des premières réflexions ont été engagées sur le **taux d'électrification du parc matériel à horizon 5 et 10 ans**, ainsi que sur les solutions de comptage adaptées aux groupes électrogènes.

2 EMPREINTE CARBONE ET OUTILS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La commission a poursuivi ses travaux relatifs à l'évaluation de l'impact carbone des travaux ferroviaires :

- ▶ poursuite de l'intégration du module **TX FERROS** dans l'outil SEVE-TP, afin d'adapter les méthodologies carbone aux spécificités des chantiers ferroviaires ;
- ▶ échanges sur les exigences carbone introduites dans certains marchés, notamment de type tramway ;
- ▶ identification des axes d'amélioration des outils logiciels (ergonomie, lisibilité des résultats, valorisation des données produites).

Ces travaux visent à fiabiliser les méthodes de calcul et à rendre les résultats exploitables à la fois pour les entreprises et les maîtres d'ouvrage.

3 CLAUSES ENVIRONNEMENTALES

Un travail spécifique a été mené autour du projet de clausier environnemental des maîtres d'ouvrage, élaboré par la Société du Grand Paris, la RATP et SNCF Réseau. Cette démarche a conduit à l'analyse d'un corpus d'environ quarante clauses types. Les travaux d'analyse et de reformulation se poursuivent en 2026.



ATELIERS THÉMATIQUES AIIRF

Les travaux de la commission se sont structurés autour de plusieurs ateliers thématiques.

L'atelier éco-conception vise à promouvoir les solutions d'éco-conception et à encourager leur déploiement dans les projets ferroviaires, afin de réduire l'empreinte environnementale des infrastructures dès leur conception.

L'atelier travaux durables s'attache à faire évoluer les pratiques de chantier pour en améliorer la performance environnementale et réduire leur impact. Les réflexions portent notamment sur la faisabilité technique et le modèle économique permettant de valoriser des bases arrière sobres, réhabilitées avec un impact environnemental limité. Les travaux visent également à structurer et standardiser les pratiques

d'éco-réalisation de chantier, à travers la mise en place de référentiels de qualité (cahiers des charges, critères d'évaluation, contrôles terrain) ainsi que de dispositifs de gestion des incidents environnementaux.

L'atelier carbone poursuit un travail de structuration des pratiques de mesure et de pilotage de l'empreinte carbone. Les membres ont notamment engagé un travail d'harmonisation des méthodes, des références et du vocabulaire liés aux calculs carbone. Les travaux visent également à produire des données et des arguments permettant d'alimenter les actions de plaidoyer, tout en poursuivant l'élaboration d'une base de facteurs d'émission adaptée aux différents usages (achats, reporting, innovation ou plaidoyer). Une réflexion est par ailleurs menée sur le développement d'un outil partagé.



Perspectives 2026

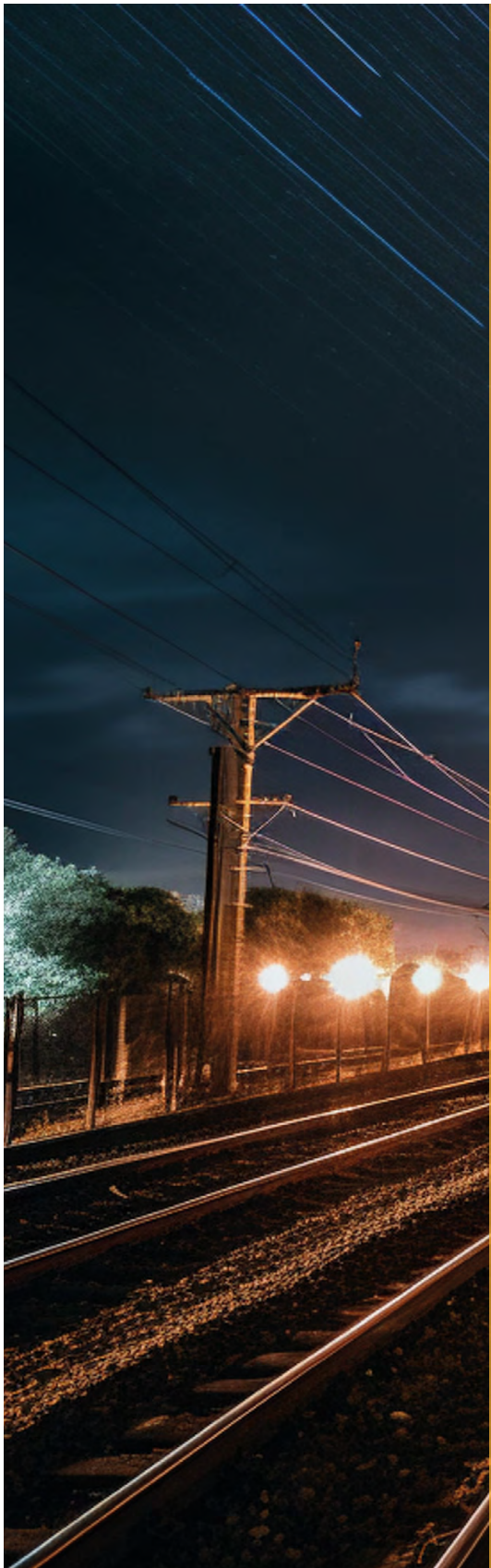
En fin d'année, plusieurs orientations structurantes ont été choisies. Elles portent notamment sur la poursuite des travaux relatifs aux clauses et critères environnementaux, le lancement d'un focus spécifique sur la réutilisation de l'eau, ainsi que le suivi des travaux menés au sein de l'AIIRF.



03

Nos adhérents





04

Nos instances

SYNDICAT DES ENTREPRENEURS DE TRAVAUX DE VOIES FERRÉES DE FRANCE

BUREAU

Philippe ROCHER
[Président]

**Fabrice GUEGAN
& Philippe BERNARD**
[Vice-présidents]

Romuald HUGUES
[Trésorier]

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Philippe ROCHER
[UIF FRANCE]

Philippe BERNARD
[COLAS RAIL]

Fabrice GUEGAN
[ETF]

Romuald HUGUES
[TSO]

Julien GOSSE
[DVF]

Julien BIAUJAUD
[COLAS RAIL INFRA SERVICES]

Agathe SAMSON
[EIFFAGE RAIL]

Laurent FONTAINE
[CHAMPENOISE DE VF]

Ivan MORIN
[EGENIE]

MARIO DA SILVA
[FOUCHARD]

Mathieu SACENDA
[GCF]

Enzo ZANATO
[SAFETY FER]

ADMINISTRATIF

Jean-Eudes BENARD
[Secrétaire Général]

Manon WEISSENBURGER
[Chargée de Mission]

Géraldine LE ROUX
[Assistante de Direction]

COMMISSION PRÉVENTION - SÉCURITÉ

Philippe BERNARD
[Président]

SOUS-COMMISSION PRÉVENTION

**Hérakles KATSIKAS
& Julien GOSSE**
[Co-présidents]

SOUS-COMMISSION SÉCURITÉ FERROVIAIRE

**Julien BOCQUET
& Enzo ZANATO**
[Co-présidents]

SOUS-COMMISSION CIRCULATION

Laura OLLIVIER [Présidente]

COMMISSION MATÉRIEL

Romuald HUGUES
[Président]

Enzo ZANATO
[Vice-président]

COMMISSION MARCHÉS

Fabrice GUEGAN
[Président]

Agathe SAMSON
[Vice-présidente]

Mario DA SILVA
[Vice-président]

COMMISSION DÉVELOPPEMENT DURABLE & RSE

Mathieu SACENDA
[Président]

Fabrice GUEGAN
[Vice-président]

Julien BIAUJAUD
[Vice-président]

COMMISSION FORMATION & ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS

Laurent FONTAINE
[Président]

Mario DA SILVA
[Vice-président]

Enzo ZANATO
[Vice-président]

COMMISSION TECHNIQUE - VOIE

Ivan MORIN
[Président]

Julien BIAUJAUD
[Vice-président]

GT DÉDIÉ DU SETVF

**FILIÈRE DU RÉSEAU
FERROVIAIRE**

Remerciements

Au terme de ce rapport d'activité, nous tenons à adresser nos remerciements les plus sincères à l'ensemble de celles et ceux qui contribuent, chaque jour, à faire vivre et progresser notre syndicat.

Nous remercions chaleureusement nos adhérents pour leur engagement constant. Leur mobilisation constitue le socle de notre légitimité et la force de notre action collective.

Nous remercions également nos partenaires institutionnels et l'ensemble de nos interlocuteurs pour la qualité du dialogue entretenu tout au long de l'année.

C'est collectivement que nous continuerons à relever les défis à venir.



Conception-création : Enotikom - 2026 | Crédit photos : Freepik - Envato - FLICKR - Adobe Stock

SETVF | 9 rue de Berri 75008 PARIS | <https://www.setvf.com>

