

Vers un réseau durable

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES 2008-2012

OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RESEAU—ÉVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT—OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM

—FRANCE—ÖSTERREICH

—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

DOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—HAMBURG—TORINO

LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—TORINO—GENÈVE—LAUSANNE—LUXEMBOURG

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—TORINO—GENÈVE—LAUSANNE—LUXEMBOURG

T PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIJŹHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SOMAIN—HOURCADE—BRUXELLES MIDI—GENÈVE CORNAVIN—RIEN WESTBAHNHOF—MARSEILLE SAINT CHARLES—TORINO PORTA SUSA—MILANO CENTRALE

—FRANCE—BELGIË—UNITED KINGDOM—ČESKÁ REPUBLIKA—SVERIGE—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—FRANCE—ÖSTERREICH—IRELAND—NEDERLAND—ITALIA—MALTA—KYPROS—MAGYARORSZÁG—LATVIJA—SUISSE—ROMÂNIA—BÄLGARIJA—LUXEMBOURG—LIETUVA—NEDERLAND—FRANCE

NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE

LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Introduction

Le développement durable,
dans l'ADN de Réseau Ferré de France

Les trois enjeux du réseau ferroviaire

- 4 Les atouts naturels d'un transport de masse
- 6 L'harmonie des usages pour les différentes mobilités
- 8 L'engagement des parties prenantes sur un modèle soutenable

Les cinq priorités pour le développement durable

- 12 Renforcer l'accessibilité des territoires
- 14 Insérer le réseau dans les cadres de vie
- 16 Faire entrer le réseau ferroviaire dans la modernité industrielle
- 18 S'affirmer comme éco-proprétaire exigeant
- 20 Inscrire le ferroviaire dans un modèle économique durable
- 22 Faits marquants

Organisation et performances

- 30 S'organiser pour être efficace et réactif
- 32 Management et politique en matière de ressources humaines : responsabiliser et fidéliser
- 34 Vers des indicateurs spécifiques permettant une démarche de progrès

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE, DANS L'ADN DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

« Deviens ce que tu es », cette aporie troublante sur l'identité attribuée au poète grec Pindare nous renvoie à deux lectures simultanées. L'avenir du rail pas plus que celui du monde n'est déterminé à l'avance. Il appartient à Réseau Ferré de France de contribuer à le construire. Réseau Ferré de France reconnaît le développement durable comme élément fondateur de son identité et souhaite donc agir en toute connaissance de cause.

Le développement durable fonde la culture de Réseau Ferré de France. L'article 1 de la loi du 13 février 1997 prévoit que l'entreprise « a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national ».

Pour Réseau Ferré de France, le développement durable est avant tout une opportunité, celle de moderniser le système ferroviaire pour en renforcer les atouts au service d'un projet collectif. Il appartient à Réseau Ferré de France de concrétiser cette promesse.

Le développement durable est aussi une démarche de volonté et d'adhésion, qui porte sur deux temps distincts. Le temps des projets, qui est celui du long terme ; leur développement engage de lourds investissements et oriente de ce fait l'entreprise vers la prospective et la gestion des risques.

Le temps des utilisations, qui est celui du quotidien ; pour tous ses clients, Réseau Ferré de France s'engage dans la mise en œuvre de progrès concrets et opérationnels permanents.

Dans la suite du « Grenelle de l'environnement », Réseau Ferré de France a signé le 3 avril 2008 la charte du développement durable des établissements publics et entreprises publiques. Par cette charte, Réseau Ferré de France s'engage à mener une réflexion stratégique permettant d'identifier ses propres enjeux, de les partager et de définir ses objectifs dans le champ de ses compétences spécifiques. Le présent document présente les principales orientations. Il ouvre à l'élaboration d'un programme d'actions pour 2010.

Le 3 novembre 2008, l'État et Réseau Ferré de France ont signé un Contrat de performance pour la période 2008-2012, qui porte sur quatre axes :

→ **s'adapter à l'ouverture du marché et développer les recettes commerciales,**

→ **moderniser les infrastructures et améliorer la performance du réseau,**

→ **viser l'équilibre économique et établir un financement durable,**

→ **organiser un pilotage dynamique et assurer une gouvernance responsable.**

Dans ce cadre, une enveloppe de plus de 14 milliards d'euros donne une visibilité industrielle jusqu'en 2015 pour moderniser les infrastructures et améliorer la performance du réseau ferré national.

Le plan d'action développement durable de l'entreprise s'inscrit naturellement dans les engagements de ce contrat.

Les trois enjeux du réseau ferroviaire

L'HARMONIE
DES USAGES POUR
LES DIFFÉRENTES
MOBILITÉS

LES ATOUTS
NATURELS
D'UN TRANSPORT
DE MASSE



L'ENGAGEMENT
DES PARTIES
PRENANTES
SUR UN MODÈLE
SOUTENABLE

Économe en espace et en énergie, desservant les territoires, ouvert sur les régions, ancré dans l'Europe, le système ferroviaire reste l'un des modes de transport qui répond naturellement aux impératifs du développement durable.

Mais le secteur ferroviaire est aussi à une étape clé de son histoire.

Des évolutions économiques et sociales profondes se cristallisent autour du développement des transports : fortes hausses du coût de l'énergie ; attentes et normes environnementales de plus en plus présentes ; progrès technologiques qui ouvrent l'espace de communication ; croissance continue des flux de marchandises ; nouveaux besoins de mobilité. La population de plus de 60 ans augmente. Tout ceci invite à conjuguer une triple réflexion sur l'espace vécu et son aménagement, les temps de la mobilité et l'amélioration des accès, la chaîne de déplacement et la réduction de l'empreinte énergétique.

Réseau Ferré de France appréhende la complexité de ces défis et fonde sa stratégie sur un engagement continu avec l'ensemble de ses parties prenantes.

LES ATOUTS NATURELS D'UN TRANSPORT DE MASSE

En consommant peu de ressources par unité transportée, le transport ferroviaire répond de façon adéquate aux impératifs du développement durable dès lors qu'il est utilisé comme un transport de masse, au service d'une mobilité soutenable.

La mobilité fait partie intégrante du mode de vie contemporain; elle conditionne une part essentielle de la socialisation des individus, du développement de la cohésion sociale et de la croissance de l'économie.

Comment penser les temps de la mobilité dans une économie où le prix de l'énergie augmente? S'agit-il toujours d'un temps perdu qu'il faut réduire, compresser? Ou bien le temps de se déplacer, n'est-il pas, de plus en plus, le temps de penser, de lire, de téléphoner, de se connecter? S'il s'agit d'un temps utile, pourquoi le perdre? Le service ne remplit-il pas le temps du déplacement? Le principe de sobriété, c'est aussi la recherche du temps nécessaire.

Le transport ferroviaire permettra de faire diminuer la facture énergétique collective s'il est conçu, développé et utilisé en tant que « transport de masse ».

Le transport ferroviaire au service du défi de l'efficacité énergétique

L'efficacité énergétique du transport ferroviaire est en théorie bien supérieure à celle des autres modes de transport : pour un même voyage de longue distance sur le territoire national (Paris-Marseille, par exemple), un passager ferroviaire consomme environ 10 fois moins d'énergie qu'un automobiliste et 25 fois moins qu'un passager aérien⁽¹⁾. Le rail peut apporter une contribution décisive pour ralentir la progression de la demande d'énergie des transports qui, d'après l'Agence européenne de l'environnement, a été de 37 % au niveau mondial entre 1990 et 2004⁽²⁾.

Cependant, le transport ferroviaire permettra de faire diminuer la facture énergétique collective s'il est conçu, développé et utilisé en tant que « transport de masse ».

La massification des flux est une condition essentielle du succès du transport ferroviaire. La référence en la matière est le Japon. Chaque kilomètre de LGV y voit passer le double de voyageurs de son équivalent français. La densité de population du Japon, triple de celle de la France, en est le premier élément explicatif. Mais, toute chose égale par ailleurs, la direction à prendre est celle d'une plus grande intensité d'utilisation du réseau.

Le rail, gisement d'économies d'émissions de gaz à effet de serre

En France, les transports de personnes et de marchandises sont à l'origine de 26 % des émissions de gaz à effet de serre⁽³⁾. Au sein de l'Union européenne (UE 27), les émissions des transports ont augmenté de 26 % entre 1990 et 2006, tandis que les émissions totales diminuaient de 10,8 %⁽⁴⁾.

Si le bilan des transports aérien et maritime continue à se dégrader nettement, le rail contribue déjà à ce bilan global positif. En effet, aujourd'hui, la plupart des trains sont tractés grâce à l'électricité. Cette source d'énergie, moins polluante que les dérivés d'hydrocarbures (essence, kérosène...) largement utilisés par les autres modes de transport, conforte l'avantage du rail, si l'électricité elle-même est d'origine faiblement émettrice en gaz à effet de serre.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : alors que la route concentre 90,9 % des émissions du secteur des transports, seuls 0,4 % sont imputables au rail (3,3 % pour le transport aérien, 2,4 % pour les transports fluvio-maritimes et 3,9 % dus aux gaz fluorés⁽⁵⁾). Ainsi, le déplacement d'une personne en train à grande vitesse génère environ 10 fois moins de gaz à effet de serre qu'un déplacement par la route et 20 à 25 fois moins qu'en avion⁽⁶⁾.

Le transport ferroviaire a donc un rôle clé à jouer pour limiter les gaz à effet de serre. Pour cela, il faut qu'il soit davantage et plus intensément utilisé : les écarts unitaires d'émissions de gaz à effet de serre d'un train régional de voyageurs peuvent ainsi aller de 1 à 6 en fonction du taux d'occupation.

(3) Comptes nationaux des transports 2007.
 (4) « Europolitique » n° 3617, mercredi 15 octobre 2008.
 (5) CITEPA, Comptes nationaux des transports 2007.
 (6) Source : Rapport « Efficacités énergétique et environnementale des modes de transport », ADEME-Deloitte, 2008.

Vers des politiques urbaines repensées

Longtemps dominées par la route, les politiques de transport ont encouragé un mode de localisation de l'habitat et des activités très consommateurs d'espace. Les périphéries des villes se sont tellement étendues que le temps gagné grâce à l'automobile est annulé du fait de la dilatation spatiale des activités, rallongeant considérablement la longueur des trajets.

Sans disputer le fait que la voiture reste d'une incomparable souplesse d'utilisation, les impératifs du développement durable imposent de repenser l'accessibilité des territoires autrement que par la route, pour les voyageurs comme pour les marchandises. Le transport ferroviaire constitue à cet égard une alternative de choix, s'il sait s'articuler avec les autres modes aux échelles régionales et locales de transport et faire graviter la restructuration urbaine autour de ses gares.

Nombre de villes grandes et moyennes en Europe l'ont aujourd'hui bien compris en orientant leur politique d'urbanisme vers le rail. La fonction transport ne peut aujourd'hui plus être traitée à la marge d'un plan d'urbanisme ou de toute implantation spatiale. À chaque initiative de développement urbain ou d'équipement public, il faut désormais se poser une question simple :

« Comment s'y rendra-t-on ? »

	JAPON 2005	FRANCE 2005
Km de LGV	2 190	1 540
Milliards voy-km sur LGV	78	30
Millions voy-km LGV / km LGV	36	19
Part modale du rail dans le transport terrestre de voyageurs	18,5*	8,6

* Uniquement les Japan Railways. 29,4 % en incluant les autres compagnies ferroviaires et les modes ferrés légers (métro, tram).
 Sources chiffres : Office japonais de la statistique, Eurostat, Réseau Ferré de France.

L'HARMONIE DES USAGES POUR LES DIFFÉRENTES MOBILITÉS

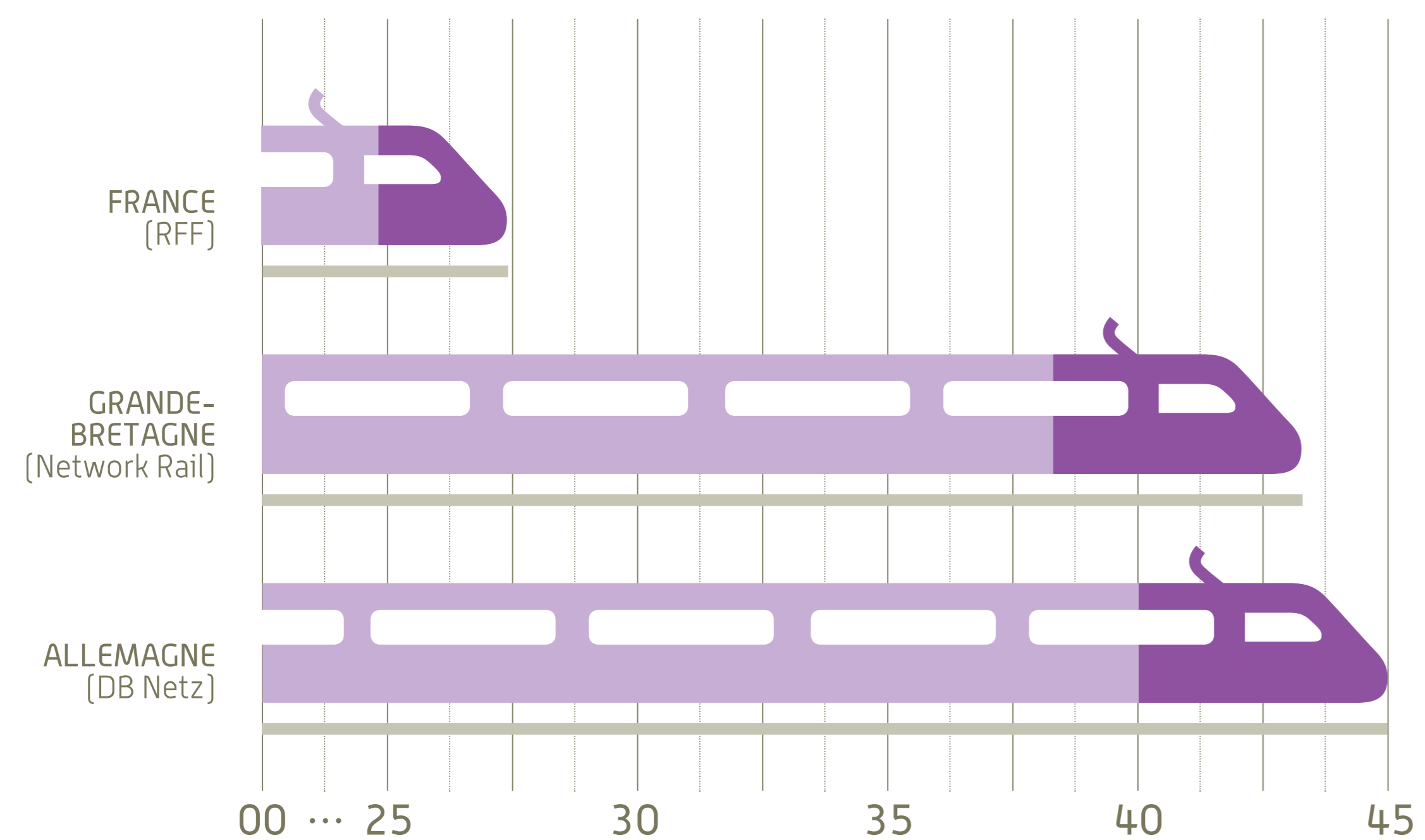
Ouverture des frontières, progrès technologiques, domination du transport maritime dans les échanges mondiaux, développement des zones périurbaines... Les populations et les marchandises ne circulent plus aujourd'hui comme il y a seulement trente ans. Pour le gestionnaire d'infrastructure, il s'agit de concilier les demandes actuelles et potentielles de ses différents clients sur un réseau durablement mixte.

La responsabilité du gestionnaire d'infrastructure est à cet égard de réaliser de façon indépendante les arbitrages entre ces demandes. Elle est aussi de veiller à la cohérence avec les travaux de maintenance, pour garantir la qualité de l'offre de sillons. Parce que l'horaire de circulation donne un sens commercial à un train, et que cet horaire a une valeur économique importante, Réseau Ferré de France se doit de traiter équitablement les demandes d'accès au réseau.

Le transport régional de voyageurs, colonne vertébrale de la mobilité quotidienne

En dix ans, la fréquentation des TER a augmenté de 55 %⁽⁷⁾. C'est précisément sur ce segment de trafic que les progrès du rail sont les plus attendus pour garantir une mobilité durable.

À l'échelle des grands bassins de vie régionaux, la démultiplication du trafic conduit à préparer le réseau à une demande essentiellement périurbaine, là où les infrastructures ferroviaires sont déjà les plus chargées. En effet, c'est en zone périurbaine que se concentre aujourd'hui la majorité de la population et des emplois, donc des déplacements. Or, la dépendance au mode routier y est maximale et les transports collectifs s'y illustrent par leur faible présence, n'assurant que 12 % des voyageurs-km (pour une moyenne nationale de 15 %).



Nombre moyen de trains passant sur une voie par jour.

Une comparaison avec nos voisins montre que le réseau français dispose d'un potentiel pour absorber le trafic à venir. Depuis dix ans, l'augmentation de l'offre régionale a été aussi forte sur le réseau britannique, presque deux fois plus petit et déjà plus chargé, que sur le réseau français ; sur le réseau allemand, légèrement plus long (34 000 km contre 29 000), l'offre régionale a crû deux fois plus vite.

Par ailleurs, neuf Français sur dix habitent aujourd'hui à plus d'un kilomètre d'une gare en province. Ce n'est donc que par une coordination accrue avec les autres transports collectifs que le rail jouera pleinement son rôle de transport de masse, au service d'une mobilité durable.



charge moyenne du réseau en 2007



dont trains régionaux créés lors des 10 premières années de la régionalisation

Sources: RFF, NR, DB

L'Europe ferroviaire, espace de référence pour le fret et la grande vitesse

Les taux de croissance du trafic sur les lignes à grande vitesse européennes déjà en service montrent que la demande de mobilité transfrontalière progresse pour le train. Déjà, en France, la part de marché de la grande vitesse dans le transport collectif national à grande distance est supérieure à 65 %⁽⁸⁾.

L'enjeu est également de taille pour le fret : du Grenelle de l'environnement est sortie l'ambition qu'un réseau ferroviaire fret à haut niveau de service soutienne une augmentation de 25 % des parts de marché des modes non routiers d'ici 2012. La performance transfrontalière sera essentielle puisque la moitié du trafic ferroviaire national fret est européen. Les grands axes nord-sud constituent une priorité dans le cadre du réseau européen orienté fret.

Pour attirer de nouveaux utilisateurs (voyageurs ou marchandises), le réseau national doit donc s'ouvrir toujours plus à l'espace européen en relevant deux défis majeurs : celui de l'interopérabilité des équipements et celui de la programmation de sillons (créneaux horaires de circulation) internationaux fiables et accessibles.

Enfin, l'ouverture du marché du transport ferroviaire en Europe a constitué une opportunité pour l'ensemble des acteurs. Elle contribue en effet au développement des trafics, à l'innovation technique, à l'amélioration de la qualité de service au client, à la maîtrise des coûts.

(7) et (8) Comptes nationaux des transports 2007.

Préparer le réseau à une demande périurbaine plus forte et améliorer la performance transfrontalière.

L'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES SUR UN MODÈLE SOUTENABLE

En matière d'infrastructure, l'ampleur des investissements et la durée des projets nécessitent de trouver des solutions concertées, fondées sur une analyse rigoureuse de l'utilité et des risques économiques.

C'est pourquoi l'engagement sur le long terme de toutes les parties prenantes et un partenariat étroit sont indispensables pour définir un schéma économique équilibré à partir d'un constat partagé.

Le réseau ferroviaire obéit par nature à une logique de long terme

Le réseau est d'abord l'héritier d'un patrimoine industriel ancien, qui a besoin de temps pour évoluer. Le développement durable consiste à assumer collectivement ces temps de mutation.

Ensuite, les projets étudiés aujourd'hui ne verront par ailleurs le jour que dans quinze à vingt ans. Ils sont pensés pour des cycles économiques d'un demi-siècle et sont très intensifs en capital : construire une ligne nouvelle coûte de 12 à 15 M€ du kilomètre, hors terrain accidenté.

Pour ces deux raisons, le système ferroviaire, qui répond à un besoin collectif, restera dépendant des fonds publics. Mais il est tout autant raisonnable de penser que le système ferroviaire doit trouver en lui les voies d'un meilleur équilibre économique.

12 à 15 M€

Coût pour la construction d'un kilomètre de ligne

La première exigence est celle d'une utilisation efficace du réseau existant

Dans un monde de ressources rares, ceci passe inévitablement par une utilisation plus intensive de l'actif public que constitue le réseau.

La généralisation progressive du cadencement, une meilleure coordination entre les travaux de maintenance et la programmation des horaires, le déploiement d'une nouvelle génération de centres de régulation du trafic, le développement de systèmes d'information modernes, l'investissement dans les systèmes européens de signalisation et de contrôle de vitesse, la rationalisation des installations ferroviaires (voies de service, bases de travaux, stockage...) constituent les pistes clés.

Un réseau en rénovation pour être performant

Par ailleurs, une partie du réseau est en mauvais état, du fait de sous-investissements continus, eux-mêmes justifiés par une sous-utilisation : le fait est que 49 % du réseau ne voit passer que 6 % des trains. Lorsque ces lignes n'ont pas de perspectives, elles constituent des actifs dormants, qui peuvent néanmoins présenter des opportunités de valorisation à différentes échelles de temps. Lorsqu'elles ont une utilité immédiate, il y a un décalage et des frustrations quand les Régions investissent dans du matériel roulant neuf sur des lignes vieillissantes soumises à des ralentissements. Cette situation, très pénalisante, appelle des solutions assumées collectivement.

Des engagements pluriannuels pour améliorer l'équilibre économique

Les recettes de péages ne suffiront probablement pas à équilibrer tout le système ferroviaire, même si le réseau à grande vitesse, avec un trafic qui augmente en tendance et une capacité actuelle du système à se financer, constitue une réelle opportunité.

Seuls des engagements pluriannuels associant l'ensemble des parties prenantes au sujet sont à même de contribuer à l'objectif ambitieux, difficile mais soutenable d'un équilibre économique du rail : effort sur les coûts, choix des priorités industrielles, optimisation des recettes.

Des contrats d'objectifs pour des relations stables et de confiance avec nos partenaires

Face à ces enjeux, Réseau Ferré de France a la préoccupation de tisser des relations stables de confiance, d'échange et d'écoute mutuelle avec l'ensemble de ses interlocuteurs, fondées sur des contrats d'objectifs.

Réseau Ferré de France est à l'écoute de ses clients, car le succès du réseau ferroviaire s'apprécie avant tout par l'augmentation du nombre de ses utilisateurs et que les clients sont un aiguillon pour imaginer de nouveaux services.

RFF, propriétaire d'un actif public, entretient naturellement un dialogue continu avec les autorités publiques, qu'il s'agisse de l'Union européenne, des collectivités territoriales et des Régions, Autorités Organisatrices de Transport, et, bien entendu, l'État, à la fois autorité de tutelle, financeur et chargé de définir les grandes orientations de la politi-

que des transports. En 2008, RFF s'engage sur un Contrat de performance avec l'État.

RFF, dont l'implication dans les procédures de concertation est reconnue, recherche l'excellence en matière de débat public avec la société civile et les ONG.

L'envergure des projets conduits par RFF explique l'importance de la fonction achat pour l'entreprise. Elle fait des relations contractuelles avec les fournisseurs une priorité afin de dégager des gisements d'économie, tant à partir de la programmation de la commande que du jeu concurrentiel.

RFF contribue avec les gestionnaires d'infrastructure européens à construire un réseau ferré interopérable et souhaite trouver avec eux la voie de la performance.

Le gestionnaire d'infrastructure délégué SNCF est un partenaire quotidien pour une gestion pérenne du réseau.

La nouvelle convention de gestion du réseau 2007-2010 signée le 25 mai 2007 clarifie les rôles respectifs des deux entreprises et leur offre la visibilité nécessaire à une gestion plus efficace du réseau ferré national : RFF définit les objectifs et les principes de gestion et confie à SNCF-Infrastructure la gestion opérationnelle des circulations et l'entretien du réseau.

Cette convention porte sur près de 11 Md€. Les relations de l'entreprise avec les partenaires financiers sont essentielles, pour consolider la continuité et la crédibilité du modèle économique et financier porté par l'entreprise pour le réseau ferroviaire.

Les cinq priorités pour le développement durable

RENFORCER
L'ACCESSIBILITÉ
DES TERRITOIRES

INSÉRER
LE RÉSEAU DANS
LES CADRES DE VIE

FAIRE ENTRER
LE RÉSEAU
FERROVIAIRE
DANS LA
MODERNITÉ
INDUSTRIELLE

S’AFFIRMER
COMME ÉCO-
PROPRIÉTAIRE
EXIGEANT

FAITS MARQUANTS

INSCRIRE LE
FERROVIAIRE
DANS UN MODÈLE
ÉCONOMIQUE
DURABLE

Optimiser les atouts du transport ferroviaire comme outil de développement durable au service de l’efficacité énergétique et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, harmoniser les différents usages de l’infrastructure tout en les intensifiant, construire avec les parties prenantes un modèle soutenable à l’échelle d’un réseau ferré vaste, diversifié et inséré dans un système de transports complexe.

Avec le soutien de l’État, signataire du Contrat de performance qui fonde le renouvellement de l’infrastructure et de sa performance économique, et dans l’écoute de ses partenaires, Réseau Ferré de France a retenu cinq priorités pour constituer le plan d’actions qui permettra de relever ces défis.

— RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ DES TERRITOIRES

Pour le citoyen, le temps n'est qu'une composante de la performance du déplacement, qui commence par l'accessibilité. Penser l'accessibilité des territoires en termes de développement durable pour l'infrastructure ferroviaire signifie réduire l'écart entre l'offre actuelle et le gisement que représente le réseau existant, avec plusieurs volets :

- Le principe du cadencement contribue directement à l'offre de mobilité en termes de continuité du service, de nombre d'arrêts en gare, de fréquence, de fiabilité du temps de parcours.
- La politique de patrimoine retient comme principe de préserver les emprises qui peuvent demain avoir une utilité ferroviaire.
- Le gestionnaire d'infrastructure s'assure que les progrès de la mobilité profitent à tous les voyageurs, en participant notamment à la mise en accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite.
- Pour le fret, les accès aux ports, principaux générateurs de trafic, doivent être facilités.

Le cadencement des horaires

En lançant le cadencement des horaires en décembre 2007 avec ses partenaires, Réseau Ferré de France prépare une approche du transport collectif favorisant une demande plus spontanée. L'expérience des pays étrangers montre en effet un lien direct entre la lisibilité des horaires et l'augmentation du trafic de voyageurs. En offrant une routine aux usagers, le cadencement ancre ainsi mieux le train dans leur vie quotidienne.

Il permet aussi de planifier l'offre de services de transport ferroviaire et d'optimiser l'usage du réseau, en faisant du sillon un produit standardisé selon les besoins.

Le cadencement est un projet d'ampleur nationale qui se déploie progressivement, après une longue maturation. Le défi est clair : l'industrialisation de la construction des horaires porte sur 40 000 sillons.

Les voies vertes : une utilité immédiate pour préserver l'avenir

Près de la moitié du patrimoine est constituée de dépendances vertes.

Pour RFF, les voies vertes peuvent être vues tout à la fois comme :

- Un moyen de préserver des emprises non utilisées.
- Un moyen de leur donner une utilité immédiate et de valoriser ainsi le patrimoine ferroviaire inutilisé.

Les voies vertes permettent d'engager un dialogue avec les collectivités territoriales et autres parties prenantes pour satisfaire une demande de nouveau service (espace vert, piste cyclable, lieu de promenade) et contribuer directement aux actions en faveur de la biodiversité.

La transformation en voies vertes donne une perspective aux emprises ferroviaires sans potentiel d'activité visible. Depuis la création de RFF, 94 % des 230 km de voies cédées – soit 216 km – ont ainsi été transformées en voies vertes, coulées vertes ou pistes cyclables. Ceci représente une part infime des lignes non utilisées du réseau ferré national. À titre indicatif, la longueur cumulée de ces lignes est de l'ordre de 6 400 km (lignes neutralisées, lignes fermées, lignes retranchées, lignes déclassées non vendues).

L'accessibilité pour tous

Réseau Ferré de France participe de façon active au devoir collectif d'assurer la continuité de l'ensemble de la chaîne du voyage, quel que soit son motif.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées fixe l'objectif d'un accès au réseau ferré national des personnes à mobilité réduite (PMR), qui ne se limitent pas – loin de là – aux personnes handicapées.

Après un premier plan d'urgence lancé en 2006 (bandes d'éveil et de vigilance en bordure des quais, appuis et rampes dans les couloirs et les escaliers), et un diagnostic établi conjointement avec la SNCF, le programme plus fondamental d'accessibilité des gares est à présent engagé : définition de documents de référence, programme d'accessibilité des gares recevant des trains nationaux, mise en œuvre, dans les gares TER et du Transilien, d'aménagements nécessaires à l'application des « schémas directeurs d'accessibilité des services de transport » arrêtés par les Autorités Organisatrices de Transport.

Réseau Ferré de France, qui a relevé de 15 à 25 % sa participation au financement des opérations d'accessibilité réalisées sous sa maîtrise d'ouvrage, s'engage dans le contrat de performance à mettre 250 gares en accessibilité d'ici 2012.

Pour ce qui concerne les programmes spécifiques de mise en accessibilité des gares (15 en 2006, 40 en 2007, 30 en 2008), la concertation est systématique avec les représentants de personnes handicapées.

Les ports, partenaires privilégiés du fret ferroviaire

Le partenariat avec les ports est vital pour que le fret ferroviaire trouve dans la croissance continue du transport maritime international la possibilité d'atteindre rapidement un doublement du trafic de transport combiné. De la même façon, une bonne interface rail-mer est une condition de développement des ports : les axes fret en sont les artères nourricières.

Pour le gestionnaire d'infrastructure comme pour le port autonome, l'enjeu est de mettre en place des politiques commerciale et de développement coordonnées afin de garantir aux entreprises ferroviaires des accès efficaces aux zones portuaires.

Le cadencement est au service de la mobilité quotidienne.

25%

c'est la participation financière de Réseau Ferré de France aux opérations d'accessibilité

INSÉRER LE RÉSEAU DANS LES CADRES DE VIE

La proximité est (re)devenue une valeur de référence aujourd'hui. L'abaissement des frontières, la globalisation des échanges, la constitution progressive d'un « village-planète », le développement des réseaux (réels et virtuels) de communication... ont brouillé les repères traditionnels de temps et de lieux. Ces événements ont pourtant renouvelé le besoin de proximité et mis en évidence l'intérêt qu'elle représente pour le bien-être individuel et collectif. La proximité est une composante essentielle du développement durable d'une société.

Pour Réseau Ferré de France, la proximité au quotidien retient trois axes prioritaires de développement durable :

- La sécurité, qui commence par l'information et la prévention.
- La lutte contre le bruit, qui appelle des réponses collectives.
- La concertation, qui renforce la légitimité des projets.

Les passages à niveau : réduire le nombre d'accidents

Un plan d'action national prévoit que Réseau Ferré de France porte son effort financier direct de 15 M€ à 65 M€ annuels à court terme.

Il y a en France plus de 14 600 passages à niveau pour les automobiles sur les lignes ouvertes à la circulation, soit en moyenne un tous les 1,6 kilomètre. Ces passages à niveau sont situés de façon presque exclusive sur des voies communales (63 %) et des routes départementales (36 %). Un sur cinq n'est pas équipé de barrière.

La suppression d'un passage à niveau par création d'un pont ou d'un souterrain est un projet long (5 à 6 ans minimum), cher (3 à 6 M€) et complexe (il faut parfois des expropriations). Compte tenu des coûts en jeu, une politique de sécurité dans ce domaine ne peut viser la suppression de tous les passages à niveau. Les investissements doivent prioritairement porter sur ceux présentant les risques les plus sensibles.

En 2007, 115 accidents de passages à niveau ont entraîné le décès de 38 personnes. En France comme en Europe, ces accidents sont la première cause d'accidentologie que subit le rail. Pour leur quasi-totalité, ces accidents surviennent à la suite d'une imprudence et du non-respect du code de la route. La prévention, le rappel des règles de prudence, demeure donc indispensable. C'est pourquoi, RFF s'engage avec les autres partenaires publics dans des actions de sensibilisation auprès des automobilistes et autres usagers de la route.

En même temps, l'objectif de RFF et de l'État est de porter leur effort financier à hauteur de 650 M€ sur 10 ans, auquel s'ajoutera l'engagement des collectivités territoriales, afin de diviser par deux les accidents sur les passages à niveau et sauver ainsi 20 vies par an. L'année 2008 aura vu la suppression de neuf passages à niveau.

Le bruit : tendre vers des solutions composées

Les émissions sonores générées par les transports figurent au premier plan des nuisances ressenties par la population. Les progrès à accomplir mettent à contribution tous les acteurs : constructeurs, exploitants, gestionnaires d'infrastructure, collectivités territoriales, État.

L'acceptation par les riverains d'une relance du fret sur le réseau ferroviaire existant repose en partie sur la capacité des partenaires concernés à traiter les points noirs bruit (PNB). RFF aura lancé tous les recensements avant la fin 2008.

Au plan des solutions, les seules mesures passives, principalement les murs antibruit, sont efficaces mais coûteuses et difficiles à appliquer. Elles ne peuvent donc constituer une réponse générale. Les études menées au plan européen ont mis l'accent sur la priorité à accorder à la lutte contre les nuisances à leur source, qui présentent un meilleur rapport coût/efficacité. Elles ont souligné que l'efficacité maximale est obtenue par la combinaison d'actions sur le matériel roulant et

la voie, complétées par des murs antibruit de hauteur limitée. Parmi les mesures portant sur l'infrastructure, la mise en œuvre de longs rails soudés et de traverses en béton est efficace. Ce programme est aujourd'hui quasiment achevé sur les voies classées sonores.

Si, sur le volet préventif, RFF s'attache à concevoir des tracés de lignes offrant la meilleure performance acoustique, il est clair que des mesures d'exploitation sont une partie de la solution, comme cela a été le cas dans le transport aérien.

La prise en compte des coûts environnementaux est indissociable d'une politique de développement durable. Des modalités de financement spécifiques pourraient contribuer à cette politique, dans un premier temps pour le remplacement des semelles de frein.

La concertation : pour des solutions collectives de développement

Réseau Ferré de France assume pleinement sa compétence de maître d'ouvrage et reconnaît en même temps que chaque projet doit, pour gagner toute sa légitimité, être argumenté et discuté avec les parties prenantes. Dans le prolongement de pratiques éprouvées, Réseau Ferré de France a exprimé, lors du Grenelle de l'environnement, des propositions pour concerter très en amont, systématiser les études environnementales avant l'élaboration des programmes de grands projets et renforcer l'expression des citoyens, « experts du local ». Réseau Ferré de France s'engage, à travers des chartes rendues publiques et des actions innovantes, à développer des pratiques de concertation adaptées, tout au long de la vie des projets.

MESURE	EFFICACITÉ		COÛT
	QUANTITATIVE	ENVIRONNEMENTALE	
Écran acoustique	5 à 10 dB(A)	Derrière l'écran	+++++
Protection de façade	5 à 30 dB(A)	À l'intérieur des bâtiments	+
Traverses béton et LRS	4 à 5 dB(A)	Globale sur l'environnement	++
Rééquipement des wagons de marchandises	5 à 7 dB(A)	Globale sur l'environnement	+++
Absorbeur sur rails	1 à 4 dB(A)	Globale sur l'environnement	++

FAIRE ENTRER LE RÉSEAU FERROVIAIRE DANS LA MODERNITÉ INDUSTRIELLE

L'esprit d'innovation consiste pour Réseau Ferré de France autant à proposer de nouvelles techniques qu'à moderniser les méthodes et l'organisation de la maintenance, dans un souci de réduction des coûts et d'amélioration de la qualité et de l'efficacité du réseau. À une grande échelle, c'est par exemple le lancement de la commande centralisée des postes d'aiguillage ou le développement de l'ERTMS.

L'esprit d'innovation, c'est aussi s'engager résolument dans la voie de la recherche et développement pour préparer l'avenir de l'infrastructure. Réseau Ferré de France participe à plusieurs programmes de recherche et développe ses propres priorités en la matière, afin de faire émerger des idées nouvelles liées à la valorisation des projets (panneaux solaires, valorisation de la biodiversité...).

Alors que le système ferroviaire est extrêmement réglementé, les responsables de l'infrastructure souhaitent stimuler l'esprit d'innovation pour faire surgir des idées neuves qui aideront le rail à aller à la rencontre du siècle du développement durable. L'esprit d'innovation commence par l'initiative individuelle, qu'il faut encourager.

La mise en valeur de la biodiversité, l'intégration urbaine et paysagère des ouvrages ferroviaires, la promotion des énergies renouvelables, le recyclage des matériaux... sont des voies de progrès parmi d'autres.

Orienter la recherche

La recherche prépare l'avenir. Réseau Ferré de France y investit chaque année au moins 3,5 M€, afin d'améliorer la performance du rail sans alourdir ses coûts globaux (investissement, entretien, environnement) et lui assigne quatre objectifs majeurs :

- Augmenter le débit des infrastructures existantes comme la fiabilité et la réactivité du système d'exploitation.
- Améliorer le bilan environnemental et sécuritaire du rail (réduction du bruit, recyclage des matériaux...).
- Diminuer les coûts globaux d'infrastructure (investissement, entretien, renouvellement).
- Prendre part à la réflexion prospective sur les liens entre urbanisme et mobilité.

Pour atteindre ces objectifs, Réseau Ferré de France cherche à faire progresser la gouvernance de sa politique de recherche. Il s'agit en particulier de piloter au plus près les programmes, de réduire les temps d'application opérationnelle des résultats de recherche, de favoriser la diffusion des résultats, d'encourager l'esprit d'invention.

Être acteur d'un pôle mondial de compétitivité, aux côtés de I-Trans

Pour améliorer une connaissance encore trop empirique du vieillissement de la voie ferrée et réduire le coût de maintenance de l'infrastructure, RFF contribue au projet d'une base d'essai dans la région de Valenciennes, pour des tests de niveau intermédiaire entre l'essai en laboratoire et la mobilisation des lignes commerciales : tests de nouveaux matériaux et de défauts de rail, validation de méthodes de maintenance et de procédures de sécurité, analyses aérodynamiques et environnementales... Pour les industriels, les essais font espérer une épargne de temps et d'argent au cours des procédures d'homologation par les autorités nationales de sécurité. Ils peuvent contribuer à l'objectif de standardisation européenne des composants de l'infrastructure. Cette base serait la première du genre en Europe.

RFF a pour objectif de faire entrer la réalisation de ce projet dans le calendrier du prochain congrès mondial de la recherche ferroviaire, qui se tiendra en 2011 à Lille.

Moderniser le réseau

La modernisation du réseau retient trois grandes orientations de politique industrielle de RFF. Elle s'inspirera autant que de besoin des pratiques des autres réseaux d'infrastructure pour améliorer la qualité de la production.

- Rechercher de nouveaux modes de réalisation des travaux de renouvellement (fermeture de ligne pendant les travaux, travail en continu...) pour diminuer de ce fait les coûts.
- Développer des outils de surveillance (télé-surveillance des appareils de voie...) afin d'optimiser les opérations de maintenance et d'améliorer notamment la mémoire des interventions, ce qui permettra de progresser sur la voie de la maintenance préventive.
- Soutenir dans la durée les projets portant sur la maîtrise des systèmes d'information relatifs au suivi des circulations, afin d'améliorer la gestion en temps réel des incidents, et renforcer ainsi la réactivité du système.

Plan de rénovation 2006-2010

Le 22 mai 2006, le gouvernement a arrêté, sur proposition de Réseau Ferré de France, un Plan de rénovation du réseau ferré national pour les années 2006-2010, avec cinq priorités d'action :

- Un programme pluriannuel cohérent de renouvellement et grand entretien des voies et installations techniques.
- Le regroupement progressif de 1 500 postes d'aiguillage dans 15 à 20 centres opérationnels (situation cible à l'horizon 2030).
- Un programme de réduction des voies de service et voies en gare.
- La modernisation des méthodes d'entretien, avec notamment l'allongement des plages horaires neutralisées pour l'exécution des chantiers.
- La réorganisation de la gestion des circulations, fondée entre autres sur le cadencement généralisé des circulations.

3,5 M€ par an pour la recherche : améliorer la performance sans alourdir les coûts

S'AFFIRMER COMME ÉCO- PROPRIÉTAIRE EXIGEANT

Être éco-proprétaire, pour Réseau Ferré de France, c'est être pionnier dans la transposition au système ferroviaire de la Haute Qualité Environnementale (HQE), c'est-à-dire l'intégration des principes de l'écologie industrielle dans toutes les activités liées au réseau ferroviaire : conception, construction, fonctionnement...

Le réseau ferroviaire marque de son empreinte l'environnement. Son entretien, son renouvellement et son développement entraînent des prélèvements sur les ressources de la planète ou génèrent des déchets. Être éco-proprétaire, c'est avoir conscience de cette « dette écologique ». Bref, c'est adopter une attitude sobre à l'égard des ressources énergétiques de la planète. La sobriété n'est pas une valeur malthusienne. Pour Réseau Ferré de France, elle répond au souci d'une utilisation efficace du rail, respectueux des milieux dans lesquels le réseau s'inscrit.

Les six exigences de l'éco-proprétaire Réseau Ferré de France

- Dès la conception des projets, limiter autant que possible ou compenser les impacts liés au passage des voies ferrées dans les espaces naturels, développer des outils permettant une intégration harmonieuse du rail dans les milieux urbanisés.
- Dans les achats, privilégier les produits ou les procédés de construction les plus économes en matière et en énergie, les moins risqués pour l'environnement et les plus respectueux du droit du travail. Favoriser le recyclage. Pour Réseau Ferré de France, les achats représentent 5 Md€ par an et 10 000 fournisseurs.
- Dans l'organisation et le déroulement des chantiers, réduire les nuisances (bruit, poussières, boues, surcroît de trafic...), limiter les consommations d'énergie et d'eau, gérer au mieux les déchets.
- Pour l'exploitation du réseau, améliorer les méthodes (gestion des sillons, généralisation du cadencement, programmation optimale des plages-travaux) pour accroître l'intensité d'utilisation de l'infrastructure.
- Pour l'entretien de l'infrastructure, respecter les exigences environnementales, poursuivre les programmes d'élimination des produits toxiques utilisés par le passé, favoriser une gestion différenciée de la végétation dans le cadre d'un plan d'action avec la SNCF.
- Veiller à traiter avec attention les interfaces de l'infrastructure ferroviaire avec les autres modes et les autres espaces (villes, zones naturelles).

La mise en valeur du patrimoine ferroviaire

75 000 ha de voies ferrées et 32 000 ha de sites ferroviaires composent le patrimoine de Réseau Ferré de France.

RFF développe une politique patrimoniale qui vise à répondre aux besoins de mobilité présents sans compromettre la capacité du réseau à satisfaire ceux de demain. Cette politique contribue prioritairement aux besoins de financement pour la rénovation du réseau, permet de mobiliser du foncier pour accompagner la politique de l'État en faveur de la relance du logement et prépare les développements à venir. En 2007, RFF a cédé 547 terrains et bâtiments pour 89 M€. Pour 2008-2012, la tranche de cession immobilières est évaluée à 1,2 Md€, auxquels s'ajouteront 450 M€ de revenus locatifs.

Les terrains libérés par la rationalisation du patrimoine doivent aussi servir la cause du développement durable et de l'économie locale. Un enjeu urbain est celui de la densification du bâti et RFF peut contribuer, avec son patrimoine, à valoriser les espaces autour des gares, à la fois pôles d'échange et espaces de vie. Pour ce qui concerne le logement, RFF et l'État préparent une charte qui portera la compatibilité des aménagements avec le développement des transports collectifs, mais contribuera aussi au développement d'éco-quartiers.

Le plan d'action sur les traverses créosotées

Comme sur tous les réseaux ferrés du monde, les traverses en bois traité à la créosote ont équipé l'ensemble des voies jusqu'à l'apparition des traverses en béton. Ce traitement leur assure une résistance et une durabilité importantes compatibles avec les impératifs de sécurité et d'économie du système. Un tiers des voies principales du réseau ferré national est encore équipé de traverses en bois ainsi que la totalité des voies de service. La créosote étant classée comme substance cancérigène, l'imprégnation des traverses en bois conduit à des conditions spécifiques de réutilisation et d'élimination.

Afin d'améliorer les pratiques actuelles, RFF a établi en 2008 un plan d'action. Ce plan vise à garantir la traçabilité du processus d'élimination des traverses devenues impropres à tout usage ferroviaire, à renforcer la fiabilité des données, éventuellement à promouvoir des filières industrielles d'élimination adaptées, en concertation avec les autorités de l'État.

Une politique d'achat responsable

En tant que maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France étendra sa demande d'insertion de « clauses sociales » dans les grands marchés que l'entreprise est amenée à passer (exemple de clause : sur un chantier donné, part minimale de salariés recrutés parmi les personnes en grande difficulté d'insertion).

Pour RFF, il est important d'améliorer la sécurité au travail sur les chantiers : veiller à la santé du personnel et garantir un haut niveau de sécurité sur les lieux de travail, en tout premier lieu sur les chantiers (exemple : accès strictement réservé à des professionnels formés ; signalisation importante pour dissuader le public d'entrer sur les zones d'évolution des engins, même à l'arrêt ; itinéraires d'accès sélectionnés, en accord avec les collectivités territoriales, pour limiter le trafic des poids lourds dans les villages...).

Garantir la traçabilité de l'élimination des traverses devenues impropres à l'usage ferroviaire.

— INSCRIRE LE FERROVIAIRE DANS UN MODÈLE ÉCONOMIQUE DURABLE

Orienter de façon transparente les prix sur les coûts favorise les bonnes décisions pour un usage durable de l'infrastructure.

La vérité des coûts du réseau fonde la vérité des prix de son utilisation. Elle oblige à une démarche commerciale de qualité.

La maîtrise des coûts est indissociable d'une politique industrielle et la vérité des coûts s'exprime lors de la conception et la mise en œuvre des projets de développement du réseau pour lesquels Réseau Ferré de France joue son rôle d'expert et de conseil de l'État.

S'engager sur la transparence économique est ainsi un moyen de bâtir dans la durée une relation de confiance avec les parties prenantes au système ferroviaire. C'est le fondement des engagements mutuels volontaires mais réalistes avec l'État, à travers la signature du Contrat de performance, gardant à l'esprit le cercle vertueux entre investissements et péages :

La couverture des coûts et la rénovation du réseau assurent la valorisation de l'infrastructure et des investissements dont elle fait l'objet. Ces investissements doivent être entrepris dans une démarche de transparence et de concertation avec les parties prenantes.

Les investissements sur le réseau justifient des péages, qui concourent à leur tour à l'équilibre entre coûts et recettes. Les recettes commerciales ne couvrent aujourd'hui que 48 % du coût complet du réseau, aujourd'hui estimé à 6,2 Md€, mais en représenteront 60 % en 2012.

Améliorer les revenus

L'accroissement des recettes commerciales est vital pour l'avenir du réseau, à condition qu'il n'y ait pas, à ce stade, de baisse corrélative des subventions et que les coûts soient mieux maîtrisés.

Les péages contribuent à la couverture des coûts du réseau. En augmentation constante depuis 1997, ceux-ci ont atteint 2,6 Md€ en 2007. Les péages français se situent dans la moyenne européenne.

La nouvelle politique tarifaire distingue les activités répondant à des obligations ou des contrats de service public, qui devront supporter leur coût complet, et les activités concurrentielles pour lesquelles l'avantage économique retiré par les opérateurs de l'utilisation du réseau pourra être tarifé. L'augmentation des péages de la grande vitesse doit contribuer durablement à financer le renouvellement du réseau.

À l'inverse, les fragilités du fret ferroviaire limitent aujourd'hui les niveaux de péage au seuil de la réglementation communautaire. L'inscription de cette activité dans un schéma vertueux de croissance et d'investissements nécessite cependant une montée en puissance rapide de ces montants, quitte à mettre en place un dispositif transitoire d'aide.

2,6 Md€

Montant des recettes des péages en 2007

Assurer l'équilibre entre le maintien de la performance du réseau et son développement

Un équilibre entre le renouvellement du réseau existant et le développement des nouveaux projets doit être assuré car les deux vont de pair pour assurer la croissance des différents trafics ferroviaires.

Dans le cadre du Contrat de performance signé le 3 novembre 2008, RFF met en œuvre avec le soutien de l'État un important plan de renouvellement et de modernisation du réseau existant. Les dépenses de maintenance (renouvellement, opérations de grand entretien et mise aux normes) doivent ainsi progresser de 820 M€ en 2005 à près de 1,5 Md€ dès 2009 et de 2 Md€ en 2012, ce qui permettra de rénover l'équivalent de 900 km de voie par an, contre 460 en 2004.

Le renouvellement d'un kilomètre de ligne sur le réseau existant coûte 1 M€.

Au-delà des objectifs d'équilibre économique, l'évolution des péages souhaite satisfaire des objectifs de politique de prix :

- Procurer de bonnes incitations aux entreprises ferroviaires et aux Régions : abattement pour les lignes peu circulées, création d'une 4^e période horaire pour les lignes très circulées, forfaitisation des coûts fixes pour les Régions.
- Intégrer à la gestion de l'infrastructure les péréquations nécessaires dans le contexte d'ouverture à la concurrence pour le transport de voyageurs.

C'est pourquoi, à l'issue d'une longue réflexion menée en 2007 par l'État avec l'appui de RFF, le système tarifaire de l'infrastructure française est appelé à évoluer considérablement.

RFF développe le réseau ferroviaire français en investissant prioritairement dans les projets qui ont du sens pour la collectivité : accroissement de capacité par les infrastructures ou la modernisation des systèmes d'exploitation, rénovation du réseau, mise aux normes.

Les études socio-économiques menées par RFF intègrent les bénéfices non monétaires générés pour la collectivité : réduction des émissions polluantes et du bruit, gains de sécurité, gains de temps, etc. Il s'agit aujourd'hui d'aller plus loin : d'intégrer dans une nouvelle approche de l'évaluation les fondamentaux du développement durable (par exemple, la valeur carbone) et d'établir une cotation développement durable des investissements.

Pour financer durablement son activité, RFF n'emprunte pour financer un projet que dans la limite de ce que les futures recettes générées par l'investissement lui permettront de rembourser.

Une démarche pluriannuelle pour le développement durable du réseau

Pour assumer son rôle d'acteur référent d'un système ferroviaire engagé dans une période cruciale de mutation, RFF se place dans une perspective pluriannuelle, qui prend corps dans des engagements contractuels avec les partenaires institutionnels : plan de rénovation du réseau 2006-2010, Contrats de projet État-Région 2007-2013, Contrat de performance 2008-2012 entre l'État et RFF. Par ailleurs, le schéma national des infrastructures de transport prévu par la loi Grenelle 1 constituera la référence pour la programmation des investissements sur le réseau ferré national.

Adapter l'évaluation du projet au développement durable.

FAITS MARQUANTS



FRET URBAIN, LE CAS MONOPRIX : QUAND DEUX DÉMARCHES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE SE RENCONTRENT

Monoprix mène depuis plusieurs années une réflexion sur ses choix de logistique et de transport pour les rendre plus écologiques, tandis que RFF s'attache à identifier et à préserver les sites ayant un potentiel intéressant pour de la logistique urbaine. Tous deux sont signataires de la « Charte des bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris » mise en place par la Ville de Paris.

À l'issue d'une étroite concertation associant d'autres acteurs (SNCF...), deux entrepôts d'une filiale logistique de Monoprix ont été raccordés au réseau ferré national. Chaque jour, les sillons tracés par RFF permettent à 200 wagons d'emprunter les lignes du RER D pour acheminer les marchandises jusqu'à la gare de Bercy. Les marchandises sont déchargées, triées puis rechargées sur des camions roulant au GNV jusqu'aux magasins Monoprix intra-muros. Cette initiative permet d'épargner l'entrée dans la capitale d'environ 10 000 camions par an.



LA MODERNISATION DE LA LIGNE DU HAUT-BUGEY

La ligne du Haut-Bugey traverse les gorges de l'Ain, dont une partie était inexploitée depuis 10 ans. Ce projet de réaménagement et d'électrification améliore les relations entre Paris et Genève en réutilisant une ligne en sommeil. Il permet le désenclavement d'un territoire montagneux par l'amélioration conjointe des dessertes locales.

Le projet a été l'occasion d'une mise à niveau environnementale. La plateforme a été imperméabilisée dans les zones sensibles, dans et à proximité immédiate des périmètres de protection des captages pour l'alimentation en eau potable.

La ressource en eau potable a fait l'objet d'un suivi particulier pendant le chantier (plus de 400 000 € investis pour la seule année 2007). Des ressources de substitution ont été mises en place pour prévenir une éventuelle pollution lors du chantier pour chaque captage d'eau potable avec des solutions alternatives par camion-citerne, par bouteilles d'eau minérale ou par alimentation par un autre captage.



UN PARTENARIAT POUR LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES QUAIS

Les 20 grandes gares de l'Est de la France (Lorraine, Alsace, Champagne-Ardenne) ont été mises aux normes d'accessibilité PMR en 2007. Environ 40 M€ ont été investis pour équiper les quais en ascenseurs. Ce programme a pu être réalisé grâce à un partenariat entre les collectivités territoriales, l'État et RFF.



PRÉPARER DEMAIN AVEC LES CORRIDORS ERTMS⁽⁹⁾

Le corridor « C » (1 840 km) relie Anvers à Lyon et à Bâle. Une antenne vers Nancy est incluse dans le corridor pour tenir compte de la desserte Luxembourg-Metz-Nancy. Le corridor « D » (3 000 km) relie Valence et Barcelone à Lyon, Turin, Ljubljana et Budapest. Les corridors C et D se rejoignent à Lyon et à Ambérieu offrant ainsi des liaisons interopérables du nord au sud de l'Europe. Ils ancrent, de façon visible et quasi exhaustive, le réseau fret à haut niveau de service dans l'espace européen.

Les travaux menés sur ces corridors prioritaires ont pour objectif de coordonner le déploiement du système européen de signalisation et de contrôle de vitesse selon un plan de migration accélérée d'ici 2016/2018. Ils en font aussi un laboratoire pour améliorer la qualité de service d'infrastructure et définir une référence commune européenne. C'est dans cet esprit que RFF a créé en 2007 avec ses partenaires des structures de pilotage des corridors.

(9) European Rail Traffic Management System.



LA SÉCURISATION DES LIGNES DE LA CÔTE D'AZUR ET DE LA CÔTE BLEUE

La sécurisation des lignes de bordure de côtes hautement touristiques et fréquentées fait partie d'une démarche globale de sécurisation des lignes ferroviaires. Force est de constater que l'installation, la consolidation et la réparation de clôtures, auxquelles RFF consacre 500 000 € par an en PACA, ne suffisent pas à dissuader le comportement dangereux de ceux qui mettent leur vie en jeu pour gagner quelques minutes de plage. On déplore ainsi un à deux morts par an sur les seules lignes de la Côte d'Azur (entre Cannes et Antibes) et de la Côte Bleue (entre Marseille et Martignes).

Précédées d'un travail d'inventaire des sentiers fait avec l'Office national des forêts et d'une concertation avec le conservatoire du littoral et les collectivités locales concernées, des campagnes de communication régulières ont été engagées afin d'orienter les promeneurs sur les chemins balisés.



PARTICIPER AU PROGRAMME D'ÉNERGIE RENOUVELABLE

Les sources d'énergies renouvelables constituent désormais une alternative crédible aux sources d'énergies fossiles, même si le caractère irrégulier de certaines d'entre elles (solaire, éolien) fait qu'elles ne peuvent les remplacer entièrement.

RFF va équiper le toit du futur bâtiment de la commande centralisée du réseau de Dijon d'un ensemble de panneaux de cellules photovoltaïques et espère en tirer une production annuelle de l'ordre de 35 000 kWh ; cette expérimentation pourrait être suivie de beaucoup d'autres, y compris en utilisant certaines parcelles du domaine ferroviaire.



DES ATELIERS ENVIRONNEMENT POUR LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

Afin de préparer au mieux le débat public à venir, RFF a mis en place des groupes de travail sous forme d'ateliers thématiques ciblés permettant des échanges directs avec les acteurs régionaux.

Dans le cadre du volet Environnement, RFF a souhaité associer, le plus en amont possible de la conception du projet, les acteurs régionaux de l'environnement et du développement durable (experts naturalistes, associations, scientifiques, organismes gestionnaires de milieux naturels...) afin de recueillir les avis de chacun sur le développement des infrastructures de transport, la présence d'espèces patrimoniales, leur écologie et leurs exigences, le besoin de précisions éventuelles, etc. Trois ateliers ont permis :

- d'échanger sur les méthodologies de travail pour hiérarchiser les sensibilités environnementales de l'aire d'étude,
- de préciser les attentes de ces acteurs en termes de couloirs de passage préférentiels du futur projet ferroviaire,
- d'identifier plus précisément à l'intérieur de chacun desdits couloirs les sensibilités environnementales résiduelles.

LES BILANS LOTI, UNE DÉMARCHE DE TRANSPARENCE

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs prévoit que l'efficacité économique et sociale de tous les projets importants d'infrastructures de transport soit évaluée avant leur adoption définitive puis cinq ans après leur mise en service.

Ces bilans visent à informer tout citoyen sur les investissements réalisés avec le concours de financements publics. La satisfaction des usagers, le respect des impératifs de sécurité, les incidences de l'équipement sur l'environnement, son utilité pour l'économie nationale, l'aménagement du territoire et la défense, les coûts financiers et économiques de l'opération sont ainsi examinés en fonction d'indicateurs objectifs. Cinq premiers bilans ont été publiés en 2007, deux autres en 2008. Pour les projets les plus récents, un suivi en continu permet de conserver les données sur une quinzaine d'années afin d'étudier les écarts entre la situation de référence et les effets a posteriori.

Pour garantir l'indépendance et la crédibilité des résultats, le travail est confié à la direction de l'audit de RFF, indépendante des équipes chargées des évaluations a priori. En outre, un comité de pilotage associant les acteurs et le ministère de tutelle, et un comité scientifique composé d'universitaires veillent à la rigueur méthodologique. Les bilans LOTI sont accessibles sur le site internet de Réseau Ferré de France (espace documentaire).

UNE CHARTE DE CONSULTATION DES ACTEURS ET D'INFORMATION DU PUBLIC

La réalisation de la future ligne à grande vitesse qui doit relier Paris à Nice en un temps record est d'une réelle complexité technique.

L'entreprise a mis en place un comité de consultation réunissant tous les acteurs concernés, porteurs de préoccupations diverses voire contradictoires, qui ont travaillé au sein de groupes de travail thématiques. Son fonctionnement s'appuie sur une charte de la consultation des acteurs et de l'information du public sur les conditions d'inscription territoriale du projet.

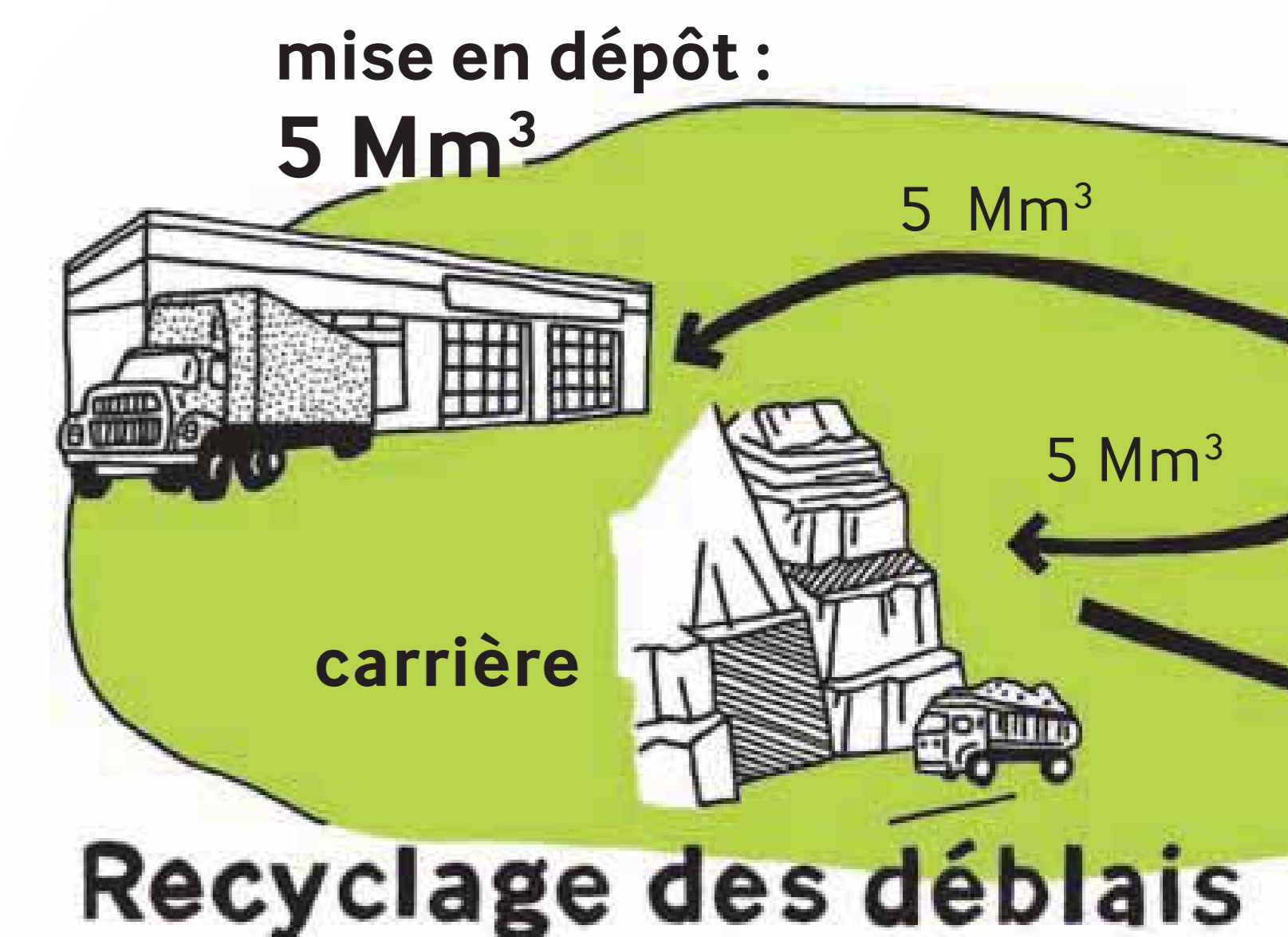
Au terme de dix-huit mois, quatre groupes de travail thématiques ont dégagé une quinzaine d'interpellations prioritaires auxquelles RFF s'est engagé à répondre. Parallèlement, des outils assurent la transparence des débats et communiquent en continu auprès du public sur l'avancée du projet : site internet, journal d'information, rencontres, relations presse. Ainsi, RFF s'est donné les moyens de bien entendre les arguments des partisans et opposants à la LGV, et donc les enjeux, pour mieux les intégrer. RFF prévoit d'étendre cette démarche et de mettre en place une charte de la concertation.



LA LGV RHIN-RHÔNE BRANCHE EST, UNE TRAME VERTE ?

La LGV Rhin-Rhône Branche Est, premier grand projet province-province, un cas de figure inédit dans le schéma d'organisation des transports ferroviaires français, appelle un pilotage adapté : la coordination et le suivi des études sont assurés localement depuis plus de dix ans. Cette proximité avec le terrain a facilité l'explication du projet, avec plus de 1 000 réunions avec les élus, les riverains, les associations, les services de l'État...

La LGV Rhin-Rhône, c'est un engagement humain d'une décennie et des investissements spécifiques de plusieurs millions d'euros pour préserver la biodiversité et la qualité de l'environnement. Il serait donc naturel de reconnaître la contribution substantielle de ce grand projet à la trame verte nationale.



LE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL DES TRAVAUX

La gestion du projet s'articule autour des pôles environnement de RFF, du maître d'œuvre et de l'entreprise. Trois bureaux d'études spécialisés assurent un contrôle extérieur Environnement (vérification des dispositifs d'assainissement, clôtures des zones sensibles, mesures de qualité des eaux, bruit et poussières, etc.). Un groupe de 25 personnes est ainsi dédié au suivi environnemental du chantier.

Une notice de respect de l'environnement (NRE), jointe dans les marchés, présente les engagements du maître d'ouvrage sur le sujet et les mesures à mettre en œuvre pendant les travaux. Un responsable environnement est nommé pour chacun des lots de travaux : il est chargé d'élaborer un Plan d'Action Environnement (PAE) et des procédures particulières pour les thématiques abordées : bruit, déchets, assainissement de chantier, prélèvement d'eau, etc. Un journal consigne les événements liés au chantier et le suivi des documents administratifs. Des pénalités sont appliquées si les procédures ou les bonnes pratiques environnementales ne sont pas respectées.

UN PREMIER BILAN GLOBAL DÉVELOPPEMENT DURABLE

Allant au-delà des obligations réglementaires, RFF a lancé par anticipation un bilan global développement durable qui intègre toutes les composantes, économique, sociale et environnementale. Un groupe de pilotage a été constitué avec les représentants de l'État et de la Région ainsi que des experts environnementaux.

La circulaire du 15 décembre 1992 étend au domaine de l'environnement l'obligation d'un bilan LOTI. Cette disposition engage les bilans à aller au-delà du seul respect de la réglementation, en répondant à trois principes :

- organiser le contrôle et le respect des engagements pris,
- évaluer les effets réels de l'ouvrage,
- rendre publics les engagements du maître d'ouvrage sur la prise en compte de l'environnement.

RFF a une obligation de résultat : le bilan environnemental qui sera réalisé après la mise en service de la ligne constatera la conformité et le respect des engagements.

Le bilan carbone global, le premier du genre pour un projet ferroviaire, bénéficiera aux autres projets et permettra d'identifier les variables stables et celles sur lesquelles construire un plan d'action. La SNCF et l'ADEME sont associées pour valider le dispositif. Le périmètre de l'étude couvre les trois phases :

- Études de conception : énergie, papier, déplacement du personnel, matériel bureautique...
- Travaux : matériaux entrants (rails, ballast, ouvrages d'art...), déboisement, transport de matériaux...
- Exploitation : transport, entretien, renouvellement, énergie, déchets...

Répondant à une demande récurrente faite dans les débats publics, RFF prolonge l'évaluation socio-économique des gaz à effet de serre (valorisation monétaire des gains de CO₂ en phase d'exploitation) en y intégrant les phases de conception, de travaux et de maintenance.

La mise en place d'un programme de mesures supplémentaires en faveur de la biodiversité et de l'écologie du paysage est une première pour une ligne ferroviaire à grande vitesse.

Un programme de 4,57 M€ finance des actions concrètes où l'intérêt collectif est privilégié. Un comité scientifique sélectionne les projets en fonction de leur adéquation à deux objectifs prioritaires de préservation de la biodiversité et de l'écologie du paysage.

À l'été 2008, une vingtaine de projets était retenue, sur plus de 50 propositions reçues, par exemple : la réhabilitation de la Tourbière du Crossat (Doubs) et la mise en place d'un verger de conservation à mirabelliers en Haute-Saône (porté par le syndicat des producteurs de mirabelles des Coteaux du Haut-Pays de Villersexel).

La mise en place d'une clause sociale en phase chantier

7 % du temps de travail sur le chantier consacré à l'insertion

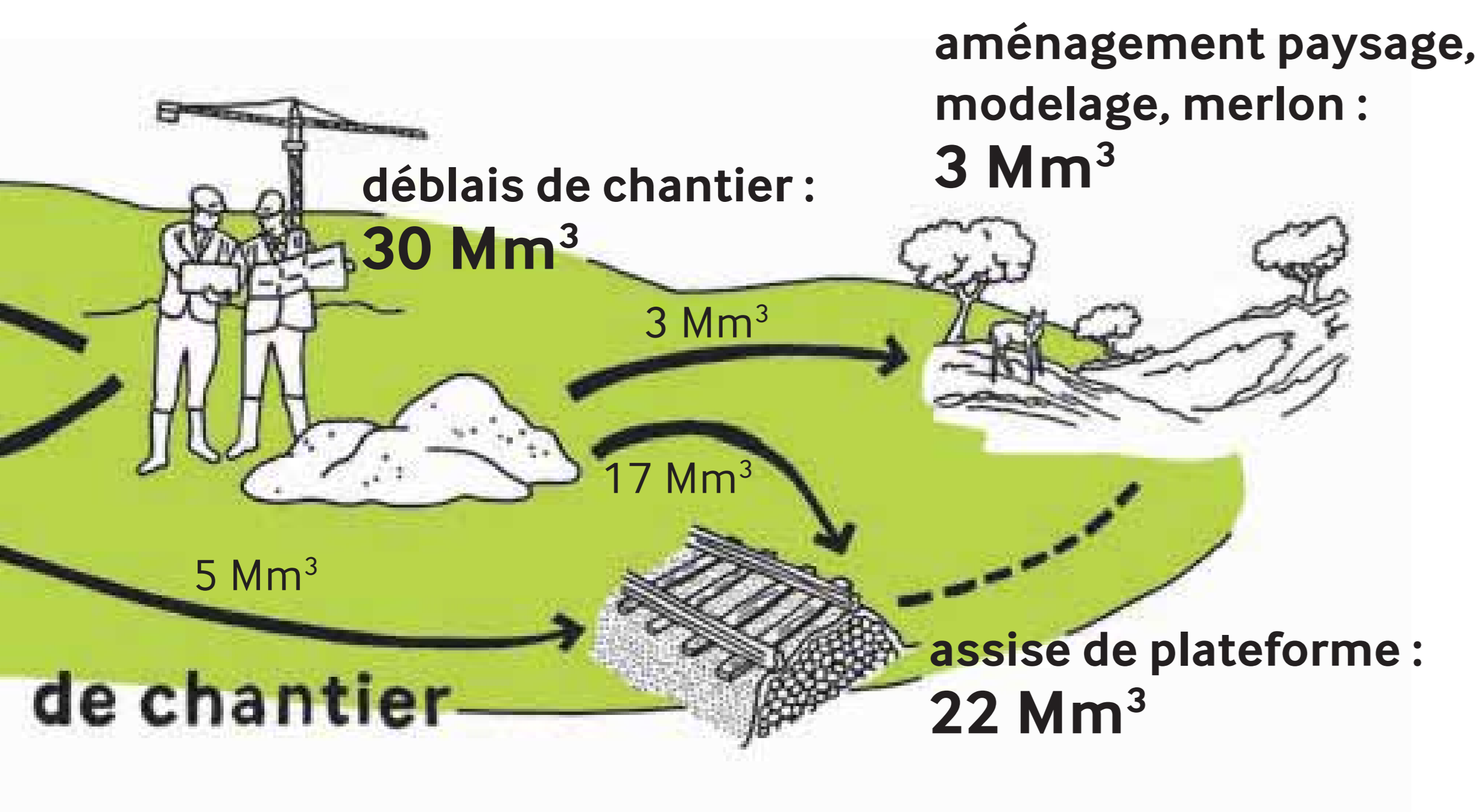
Pendant les travaux, de très nombreuses entreprises régionales du secteur des travaux publics, du commerce et services divers bénéficient des retombées directes et indirectes du chantier. Au total, ce sont plus de 6 000 emplois qui sont mobilisés pendant les cinq années de travaux, dont 4 000 de manière directe sur le chantier.

Mais il faut aller plus loin et une attention particulière a été portée à l'insertion des personnes en difficulté.

RFF a travaillé sur le sujet avec les services publics de l'emploi, les organismes de formation professionnelle et les fédérations de travaux publics, deux ans avant le démarrage des travaux. Des stages de formation ciblés sont organisés en fonction des postes à pourvoir et des métiers retenus.

RFF s'est engagé pour favoriser le recrutement de personnes en situation de précarité ou en difficulté d'insertion.

Une clause sociale a été intégrée dans les contrats des entreprises de terrassement et d'ouvrages d'art. Cette clause rencontre un vif succès : en moyenne plus de 10 % des employés bénéficient de cette clause, avec parfois même des pics mensuels atteignant 30 %.



Organisation et performances

S'ORGANISER
POUR ÊTRE
EFFICACE
ET RÉACTIF

MANAGEMENT
ET POLITIQUE
EN MATIÈRE
DE RESSOURCES
HUMAINES:
RESPONSABILISER
ET FIDÉLISER



VERS DES
INDICATEURS
SPÉCIFIQUES
PERMETTANT
UNE DÉMARCHE
DE PROGRÈS

Une organisation responsable, innovante et apprenante, impliquant ses cadres comme ses collaborateurs dans un projet collectif valorisant, constitue un support incontournable pour la réussite de la démarche de Réseau Ferré de France. Elle illustre la valeur de responsabilité sociale et environnementale qui fonde l'entreprise.

L'engagement de Réseau Ferré de France se traduit également par la volonté de mesurer ses progrès par des indicateurs de suivi clairs et précis, qui seront rendus publics en application du Contrat de performance et dans l'esprit de la Charte développement durable des établissements publics et entreprises publiques.

S'ORGANISER — POUR ÊTRE EFFICACE ET RÉACTIF

L'organisation de la direction de l'entreprise répond à trois objectifs:

- l'adaptation des instances de pilotage aux grandes orientations stratégiques;
- la bonne gouvernance et la recherche de la performance dans tous les métiers;
- l'implication personnelle des dirigeants et le progrès managérial pour l'encadrement.

S'organiser en cohérence avec la stratégie

Cinq périmètres de responsabilité sont constitués :

- Un pôle commercial, chargé d'assumer la responsabilité client et de tendre vers une utilisation optimale du réseau.
- Un pôle infrastructure, en charge de l'exploitation, de la maintenance et de la rénovation des 29 000 km de lignes ouvertes à la circulation commerciale, ainsi que des questions de sécurité liées à l'exploitation du réseau.
- Un pôle développement et investissements, qui gère les projets d'extension du réseau (nouvelles lignes à grande vitesse notamment) ainsi que l'introduction de nouvelles technologies (projet GSMR par exemple).
- Un pôle finances et achats, chargé du financement des projets, du suivi des comptes de l'entreprise, de la gestion de trésorerie ; ce pôle couvre également la fonction achat, qui représente près de 5 Md€ par an.
- Un pôle gouvernance, affaires juridiques et systèmes d'information, placé sous la responsabilité du secrétaire général. Il pilote la qualité et la sécurité du fonctionnement de l'entreprise.

Cinq directions prennent en charge les autres fonctions clés de l'entreprise :

- La stratégie et le développement durable, qui aide l'entreprise à porter la vision d'avenir du réseau ferroviaire, à anticiper les changements et à définir une stratégie intégrant toutes les exigences du développement durable.
- La valorisation foncière et immobilière, qui pilote la valorisation et la rationalisation du patrimoine, représentant un enjeu de 1,7 Md€ dans les cinq prochaines années.
- Les ressources humaines : en dix ans, l'entreprise est passée de zéro à près de 800 collaborateurs. Ce nombre devrait encore progresser à un rythme soutenu au cours des prochaines années.
- La communication, qui accroît la notoriété et la visibilité du positionnement de RFF, comme sa contribution à la performance du réseau.
- L'audit, qui sécurise le fonctionnement de l'entreprise et améliore son efficacité. La direction de l'audit conduit les missions d'évaluation et de contrôle.

Déconcentrer l'action opérationnelle pour mettre en œuvre les engagements de Réseau Ferré de France sur la scène régionale et mettre en valeur l'action de proximité

La déconcentration, en confiant davantage de responsabilités aux directions régionales, assure une présence au plus près du réseau et de ses partenaires, ce qui permet une meilleure compréhension des enjeux locaux et donc une plus grande capacité d'y répondre de manière pertinente.

Dans tous les métiers de l'entreprise, les directeurs régionaux portent les enjeux et les politiques de l'entreprise auprès des pouvoirs institutionnels, économiques et médiatiques.

Moderniser le pilotage pour une efficacité collective maximale

Par sa place au sein du système ferroviaire, RFF est avant tout une structure de pilotage et d'impulsion. Ce positionnement entraîne une réflexion permanente pour rechercher continuellement une amélioration de l'efficacité dans tous les domaines d'intervention de l'entreprise. Les principes de la gestion en « mode projet » sont donc une clé d'efficacité : leur application doit être étendue à tous les domaines opérationnels de l'entreprise.

Mettre en œuvre dans toutes les directions les engagements de l'entreprise en matière de développement durable

L'organisation et le choix des compétences en matière de développement durable sont jusqu'ici surtout dictés par le volet environnemental de la construction des lignes nouvelles et par la conduite des concertations et des débats publics. L'organisation doit être consolidée pour intégrer la stratégie de développement durable dans les dispositifs de gouvernance et dans l'action opérationnelle.

Dédier un membre du conseil d'administration de Réseau Ferré de France au suivi des engagements et à la présentation du rapport de développement durable conformément à l'esprit de la loi sur les nouvelles régulations économiques

L'entreprise proposera un mode de gouvernance de la démarche au conseil d'administration et lui soumettra un compte rendu annuel de sa performance en matière de développement durable.

Elle instituera un comité développement durable, piloté par un membre du conseil d'administration.

L'action de proximité et la gestion en mode projet comme principes pour une organisation efficace.

MANAGEMENT — ET POLITIQUE EN MATIÈRE DE RESSOURCES HUMAINES : RESPONSABILISER ET FIDÉLISER

Alors que ses effectifs croissent en moyenne de 10 % chaque année, Réseau Ferré de France compte sur des atouts qui lui confèrent une attractivité certaine : la diversité des métiers exercés, le haut niveau des responsabilités confiées, l'ampleur des projets portés, la garantie d'un « carnet de commandes » rempli pour les quinze ou vingt prochaines années...

Réseau Ferré de France est par ailleurs essentiellement une entreprise de « matière grise », dont 85 % des collaborateurs sont des cadres de haut niveau. Réseau Ferré de France évolue donc sur un marché concurrentiel de l'emploi. La politique des ressources humaines a donc pour objectif de mieux fidéliser, en développant des perspectives professionnelles et des évolutions de carrières, voire en organisant des tremplins dans cette filière durable.

En interne aussi, Réseau Ferré de France se place définitivement dans le champ de la responsabilité sociale

L'entreprise souhaite promouvoir la diversité et agir contre les discriminations comme les exclusions : RFF souhaite être exemplaire en la matière, notamment en ce qui concerne l'égalité de traitement entre les hommes et les femmes.

Par la qualité du cadre et des conditions de travail, l'entreprise s'attache à permettre une conciliation harmonieuse entre vie privée et vie professionnelle de ses collaborateurs.

Enfin, RFF tient à entretenir en son sein un dialogue social constructif : l'attention portée à une relation de qualité avec les représentants du personnel est essentielle pour une entreprise jeune, dont les métiers sont très diversifiés, et qui doit intégrer plusieurs dizaines de nouveaux collaborateurs chaque année.

Pour mieux placer RFF dans une démarche de progrès durable, la politique de ressources humaines souhaite aussi mettre l'accent sur deux leviers :

→ Réseau Ferré de France est une entreprise apprenante

RFF est une entreprise apprenante, pour renforcer les compétences et les talents, valoriser le potentiel de chaque collaborateur. RFF souhaite agir pour entretenir et développer son capital humain, notamment grâce à une politique de formation ambitieuse et à la mobilité professionnelle. À cet égard, l'ambition est que le personnel contribue lui-même à la formation interne. Capitaliser les savoirs et savoir-faire, repérer et développer les savoir-être ont inspiré le lancement, fin 2007, de la démarche « Compétences et potentiels ».

→ Réseau Ferré de France est une entreprise innovante

RFF est une entreprise innovante, c'est-à-dire qu'elle confronte sans a priori ses règles et ses pratiques avec des nouvelles méthodes ou produits répondant aux objectifs fondamentaux de l'entreprise. Le management encourage l'esprit d'initiative et assume le droit à l'erreur.

Un Plan de Déplacements d'Entreprise en Languedoc-Roussillon

Le 1^{er} octobre 2007, la direction régionale Languedoc-Roussillon a signé une convention avec l'agglomération de Montpellier et TaM (Transports de l'agglomération de Montpellier), pour la mise en place d'un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE). Le PDE est une démarche volontaire lancée par Montpellier Agglomération afin de proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail et professionnels des salariés.

La direction régionale souhaite faire en sorte que d'ici 3 ans 60 % des salariés soient utilisateurs d'un mode alternatif à l'automobile pour les déplacements domicile-travail (transports en commun, vélo, covoiturage).

Un plan de mesures a été arrêté : gestion et rationalisation de la gestion du parc de stationnement, création d'un parc à vélos sécurisé, création d'un point d'information PDE à la direction régionale, mise en place du logiciel de covoiturage développé par Montpellier Agglomération, garantie de retour en cas de sortie tardive, de grève imprévue des transports en commun, de défaillance d'un covoitureur, ou de fortes intempéries, grâce à l'utilisation exceptionnelle d'un véhicule de service.

De 0 à 800 collaborateurs en 10 ans.

VERS DES INDICATEURS — SPÉCIFIQUES PERMETTANT UNE DÉMARCHÉ DE PROGRÈS

Réseau Ferré de France souhaite quantifier l'apport de son activité aux objectifs du développement durable.

Dans cette démarche de progrès, Réseau Ferré de France a identifié un nombre limité d'indicateurs spécifiques à son activité, évolutifs, mesurables, et dont l'interprétation est suffisamment stable. Ces indicateurs ne disent pas tout de l'activité de l'entreprise dans le développement durable. Les travaux menés sur les indicateurs en 2008 ont en même temps révélé une information lacunaire. Il y a donc des voies de progrès sur le sujet.

Réseau Ferré de France s'engage donc à élaborer en 2009 des plans d'action sur la base de neuf indicateurs de développement durable et ouvre la possibilité d'auditer ceux-ci à terme.

THÈME, ENJEU	INDICATEUR	VALEUR	OBSERVATIONS												
Accès à la mobilité	Évolution du taux des demandes de sillons cadencés ^a	RFF n'a pas encore retenu d'indicateur complet d'accès à la mobilité. Dans un premier temps, l'indicateur retenu concerne le développement du cadencement qui est une amélioration de l'offre de service (voir détail)	Taux de sillons demandés cadencés au sens de la définition du document de référence du réseau. Évolution du taux des demandes de sillons cadencés du SA 2008 au SA 2009 (demandes reçues dans Fiche-Sillon mi-avril A-1 au plus tard)												
			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>IdF</th> <th>TER</th> <th>VFE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SA 2008</td> <td>12,56 %</td> <td>5,34 %</td> <td>2,10 %</td> </tr> <tr> <td>SA 2009</td> <td>39,16 %</td> <td>6,47 %</td> <td>2,00 %</td> </tr> </tbody> </table>		IdF	TER	VFE	SA 2008	12,56 %	5,34 %	2,10 %	SA 2009	39,16 %	6,47 %	2,00 %
	IdF	TER	VFE												
SA 2008	12,56 %	5,34 %	2,10 %												
SA 2009	39,16 %	6,47 %	2,00 %												
Équilibre économique	Part des investissements effectués sur le réseau classique	71 % en 2007 (1,68 Md€)	RFF souhaite établir un indicateur montrant la part des investissements affectée au réseau existant par rapport à son développement. Le terme développement communément employé regroupe cependant des investissements d'amélioration du réseau classique, assurant la dynamique de l'infrastructure existante, et des créations de lignes nouvelles à travers l'extension du réseau LGV. L'indicateur retenu distingue donc les investissements d'extension du réseau LGV des autres investissements sur le réseau (hors opérations domaniales et travaux pour tiers). Les indicateurs de couverture du coût complet et de réalisation du programme de renouvellement seront suivis dans le cadre du Contrat de performance.												
	Linéaire de programme de renouvellement	534 km équivalent renouvellement voie ballast réalisés (gopeq) en 2007 630 gopeq en 2008													
	Couverture du coût complet par les recettes	49 %													
Bruit	Sur les 8 000 km de voies les plus bruyantes, taux de voies équipées en longs rails soudés et traverses en béton	Indicateur transitoire LRS : 97 % TB : 87 %	L'indicateur retenu montre l'effort déjà accompli sur les quelque 8 000 km de lignes les plus bruyantes (classe 1 suivant la classification de 1998). 97 % des voies sont déjà équipées de longs rails soudés et 87 % le sont aussi de traverses en béton, moins bruyants que les rails courts associés à des traverses en bois, le cumul des deux apportant un gain moyen de 4,5 dB(A). La lutte contre le bruit partira d'une base commune à partir de 2009 avec l'achèvement des cartographies du bruit et l'identification des points noirs bruit. Elle reposera sur les engagements budgétaires pris avec l'État dans le Contrat de performance. Un autre indicateur sera alors élaboré pour 2010.												
Eau	Achat de produits phytosanitaires	176 t (2007)	Le tonnage de produits phytosanitaires achetés chaque année par la SNCF GID pour l'entretien du réseau est en baisse constante depuis plusieurs années. En 2004, il y a des pesticides (essentiellement herbicides) présents dans 96 % des points de mesure retenus pour la connaissance générale de la qualité des eaux superficielles, 61 % pour les eaux souterraines. La quantité annuelle appliquée sur le réseau ferré a diminué de plus de 40 % sur les vingt dernières années. Les quantités de substances actives utilisées sur le réseau ferré national représentent moins de 0,3 % des ventes totales. Toutefois ces apports se font sur des secteurs étendus traversant parfois des zones particulièrement sensibles à la pollution des eaux par les produits phytosanitaires. Un nouvel indicateur tenant compte d'autres facteurs tels que le type de produit et la fréquence d'utilisation est actuellement à l'étude.												
Déchets	Consommation de papier	50 feuilles/salarié/jour (2007)	C'est un indicateur de la sobriété de fonctionnement de RFF et du bon comportement de ses salariés. En 2007, la consommation annuelle de papier est de 22 ramettes par agent, soit 50 feuilles par jour. Ce chiffre est en baisse (plus de 29 ramettes par agent en 2005). D'autres mesures parallèles ont été prises : - 70 % des salariés de RFF bénéficient d'un tri sélectif. Une campagne de sensibilisation a été faite. - 100 % des cartouches d'encre sont recyclées. - Depuis février 2008, les tubes néons et certains types d'ampoules sont recyclés. - Le service des moyens généraux de RFF oriente le personnel vers l'achat de matériel de bureau éco-responsable. Les directions régionales de Languedoc-Roussillon et de Bretagne-Pays de Loire ont mis en place des actions spécifiques de tri, collecte et recyclage des papiers et matériels de bureau.												

^a Sillon cadencé : sillon qui fait partie d'un ensemble d'au moins 7 unités journalières dans chaque sens commandées chacune au moins 250 jours sur la durée du service annuel, de sillons identiques au niveau de la mission et temps de parcours, tous demandés avec le même minutage horaire (même minute en une gare donnée chaque heure de demande), et symétriques entre sens sur un axe de symétrie temporel

positionné à la minute zéro. La symétrie zéro est définie par le fait que, dans une gare donnée, si les départs du sens 1 sont demandés à la minute X, les arrivées demandées dans le sens inverse à cette gare le sont à la minute 60-X.

THÈME, ENJEU	INDICATEUR	VALEUR	OBSERVATIONS														
Déchets	Programme amiante	44 % en mai 2008 (11 486 guérites traitées sur 26 300)	Le programme de traitement des 26 300 guérites doit être terminé en 2010.														
	Programme PCB ^b	environ 80 % des appareils purs PCB étaient éliminés en mai 2008	Le plan particulier d'élimination des PCB (polychlorobiphényles) dans des appareils appartenant à RFF précise l'échelonnement, sur la période 2003-2010, de l'élimination ou du traitement des 556 appareils purs PCB et des 3 876 appareils contaminés par les PCB ⁽¹⁰⁾ ou susceptibles de l'être. En mai 2008, 463 appareils purs PCB avaient été éliminés.														
Énergie	Électrification et taux de trains circulant sur voie électrifiée	Voir détail. RFF souhaite établir un indicateur permettant de suivre le taux de trains à traction diesel circulant sous voie électrifiée	La moitié du réseau est électrifiée : cet indicateur est relativement stable dans la durée. Le pourcentage de trains.km à traction électrique rapporté au trafic total du service en cause est le suivant : <table border="1" data-bbox="1276 696 2549 791"> <thead> <tr> <th>TER</th> <th>Intercité</th> <th>Transilien</th> <th>Fret</th> <th>Corail</th> <th>TGV</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>56,1 %</td> <td>68,5 %</td> <td>98 %</td> <td>81,3 %</td> <td>93,8 %</td> <td>100 %</td> <td>79,6 %</td> </tr> </tbody> </table>	TER	Intercité	Transilien	Fret	Corail	TGV	Total	56,1 %	68,5 %	98 %	81,3 %	93,8 %	100 %	79,6 %
TER	Intercité	Transilien	Fret	Corail	TGV	Total											
56,1 %	68,5 %	98 %	81,3 %	93,8 %	100 %	79,6 %											
Sécurité	Nombre total d'accidents ferroviaires ^c	413 accidents de trains dont 115 accidents aux passages à niveau en 2007	Le transport ferroviaire est réputé pour sa performance dans le domaine de la sécurité. Entre 2002 et 2006, le train s'est révélé 34,5 fois plus sûr que l'automobile ⁽¹¹⁾ .														
	Nombre de personnes tuées ou blessées ^d	80 tués et 46 blessés graves en 2007, hors suicides et tentatives de suicide	Les évolutions d'une année à l'autre sont peu significatives. Le taux est nettement impacté par les accidents de passages à niveau qui font l'objet d'une politique spécifique.														
Voies vertes	Longueur de voies vertes rapportée au kilométrage de voies non circulées du réseau	6 %	Le comptage des voies ferrées transformées en voies vertes ou susceptibles de l'être sera affiné en 2009. Dans l'attente, RFF s'en tient au comptage de 2005. Pour ce qui concerne le linéaire de voies non circulées, RFF retient les seules lignes neutralisées et fermées (soit 3 593 kilomètres au 31 décembre 2007), à l'exclusion des autres emprises qui forment un patrimoine linéaire discontinu et hétérogène (sans préjudice d'un inventaire ultérieur).														
Accessibilité PMR	Nombre de gares nationales accessibles	24 sur 161	Le schéma directeur national d'accessibilité concerne 161 gares nationales ⁽¹²⁾ (dites DDGE), à mettre en conformité d'ici 2015. RFF a retenu un objectif intermédiaire de 101 gares nationales mises en accessibilité en 2012.														
	Nombre de gares régionales accessibles	En attente des schémas directeurs régionaux	Les schémas directeurs régionaux concernent environ 2 500 gares TER, dont de l'ordre de 400 gares en Île-de-France. La programmation sera effectuée en 2009 sur la base des schémas régionaux validés.														

^b Les appareils à huile susceptibles d'être contaminés par du PCB forment une population d'appareils très hétérogènes en équipements (transformateurs de puissance, réducteurs de mesures, batteries de condensateurs, appareils de coupure), et en solutions de dépollution applicables. Les résultats obtenus lors de la campagne de prélèvements et d'analyses des diélectriques ont permis de définir la politique de traitement, dont le détail est donné dans le rapport sur la sécurité 2007 de RFF (étant souligné que 2 328 appareils sont déjà décontaminés ou ne nécessitent aucun traitement).

^c Le nombre total d'accidents ferroviaires correspond à la somme des déraillements de trains, collisions, accidents de passage à niveau, accidents de personnes causés par du matériel roulant en marche, des incendies dans le matériel roulant et des accidents dits « autres ». Ce chiffre ne prend pas en compte les suicides et tentatives de suicide. Un accident ferroviaire peut ne pas avoir de conséquences humaines.

^d Ce chiffre dénombre tous les tués et blessés graves causés par le transport ferroviaire parmi les voyageurs, les employés des entreprises ferroviaires, les usagers des passages à niveau, les personnes présentes illégalement dans les emprises ferroviaires et les personnes dites « autres » (tuées ou blessées gravement par un accident ferroviaire et ne faisant pas partie des catégories précédemment citées).

(10) Dernier recensement au 31 décembre 2007.

(11) Source : Bilan de l'accidentologie 2007, Sécurité routière.

(12) Le schéma inclut également la gare de Monaco-Monte Carlo, qui ne fait pas partie du réseau ferré national.

■ Dominante Économie

■ Dominante Environnement

■ Dominante Sociétal

GLOSSAIRE

A

Appareil de voie

Élément de la voie ferrée différent de la voie courante. Ceci inclut les aiguillages, les croisements et les traversées de voie.

B

Bilan carbone

Outil de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre qui permet d'évaluer les émissions directes ou induites par une activité de quelque nature qu'elle soit, et donc de tenir une « comptabilité carbone ».

C

Commande centralisée des postes d'aiguillage (centre de régulation du trafic)

Bâtiment rassemblant les commandes à distance des aiguilles et signaux d'une zone donnée.

Créosote

Distillat de goudron de houille, produit d'une combustion incomplète du bois. Utilisée pour la protection des traverses bois dont elle augmente la durée de vie grâce à ses propriétés pesticides et fongicides.

E

European Rail Traffic Management System (ERTMS, système de gestion du trafic ferroviaire européen)

Système de contrôle commande des trains, harmonisé au niveau européen, destiné à se substituer progressivement aux systèmes de signalisation existant dans les différents pays.

G

GSM-R

Nouveau système de radiocommunications basé sur la norme GSM et destiné à remplacer la radio sol train (RST) et les réseaux Maintenance Incidents Travaux (MIT).

I

Interopérabilité

Possibilité de faire circuler sans entrave des trains sur des réseaux ferroviaires différents.

I-Trans

L'un des 17 pôles de compétitivité français de niveau mondial, spécialisé dans le domaine des transports.

L

Long rail soudé (LRS)

Méthode moderne de pose des voies ferrées, adaptée aux lignes à fort trafic, qui présente l'intérêt de supprimer la plupart des joints de rails sur des longueurs importantes (souvent plusieurs kilomètres). Cette solution présente notamment des avantages considérables en matière de bruit.

P

Péage

Redevance d'accès à l'infrastructure ferroviaire, payée au gestionnaire du réseau par un utilisateur autorisé, en contrepartie de la mise à disposition d'un sillon.

Période horaire

Niveau de tarification de l'accès au réseau en fonction de la demande de sillons (plus importante aux heures de pointe).

PMR

Personne à mobilité réduite

Point noir bruit

Bâtiment sensible situé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure de transport terrestre.

Polychlorobiphényle (PCB)

Famille de composés aromatiques organochlorés de synthèse, polluants à la toxicité réputée. Massivement utilisés entre 1930 et 1970, notamment pour la fabrication des transformateurs électriques et autres équipements liés à l'exploitation de courants électriques à haute tension (THT).

(Produit) phytosanitaire

Produit chimique synthétique utilisé dans l'entretien des voies pour maîtriser l'apparition de végétation nuisible à la sécurité.

R

Renouvellement

Action de maintenance du réseau, consistant techniquement en un remplacement avec retour aux caractéristiques à neuf.

S

Sillon

Capacité d'infrastructure mise en forme pour préparer la circulation d'un train sur la base d'un horaire prédéfini.

T

Trame verte (projet de loi Grenelle 1)

La trame verte est constituée des espaces protégés en vertu du droit de l'environnement et des territoires nécessaires pour assurer leur connexion ainsi que le fonctionnement harmonieux et global de la biodiversité. Elle sera élaborée d'ici à 2012.

Transport combiné

Convoyage de marchandises à l'aide de caisses mobiles (conteneurs), qui fait appel au cours d'un même trajet à plusieurs modes de transport (rail, route, voie fluviale ou maritime).

Conception et réalisation : W & CIE

Crédit photos : Couverture : T. Reed/Gettyimages®. pp. 2/3, 10/11 : E. Meola, Tetra Images/Gettyimages®. p. 22 : © Hamilton/Réa, X. Chabert, G. Rolle, P. Giraud, J.J. D'Angelo/RFF. p. 23 : Visuel 3D/Archi.tech. p. 24 : J. Feingersh/Gettyimages®. p. 25 : Etna Communication. p. 26 : L'Europe Vue du Ciel/RFF, illustration Jacques Floret. p. 28/29 : D. Rose/Gettyimages®. Couverture/Rabat : illustration Jacques Floret - X

BELGIË — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÁS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA
RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE
WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — HANNOVER
LISBOA — SALAMANCA — MADRID — BARCELONA — NARBONNE — MARSEILLE — VILNIUS — LYON — MILANO — BERN — STRASBOURG — NANCY — PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON
LISBOA — SALAMANCA — MADRID — BARCELONA — NARBONNE — MARSEILLE — VILNIUS — LYON — MILANO — BERN — STRASBOURG — NANCY — PARIS — KØBENHAVN
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HEUSTON STATION — PRAHA HLAVNI NADRAZY — ROMA TERMINI — VENEZIA SANTA LUCIA — GARE DE LYON — MADRID ATOCHA — LISBOA SANTA APOLONIA
LISBOA — SALAMANCA — MADRID — BARCELONA — NARBONNE — MARSEILLE — VILNIUS — LYON — MILANO — BERN — STRASBOURG — NANCY — PARIS — KØBENHAVN

92, avenue de France
75648 Paris Cedex 13 - France
Tél. : +33(0) 1 53 94 30 00
Fax : +33(0) 1 53 94 38 00
www.rff.fr

