

Développement durable

RAPPORT 2009

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LI
LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LI
LITÉ—RÉSILIENCE—AVENIR—MOBILITÉ—AGILES—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVALUATION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉC
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LI
IRLAND—IRLÉND—NETHERLANDS—DANMARK—NORVEGE—SUOMI—ESTONIA—LITVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEM
ENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LINGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—N
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA



SOMMAIRE

- 04 Déclaration du Président et message de l'administrateur en charge du développement durable
- 06 Profil de l'entreprise
- 08 Gouvernance et engagements de l'entreprise
- 10 Le réseau ferroviaire : opportunités et enjeux majeurs de développement durable
- 13 CONSTRUIRE UNE MOBILITÉ OUVERTE, DURABLE ET RESPONSABLE**
- 14 RFF, pivot d'un système ferroviaire en voie d'ouverture
- 15 Les faits marquants
- 18 Exigences et voies de progrès en matière de responsabilité sociale
- 23 CINQ PRIORITÉS POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL**
- 24 Renforcer l'accessibilité des territoires
- 28 Intégrer le réseau dans les cadres de vie
- 32 Faire entrer le réseau dans la modernité industrielle et favoriser l'innovation
- 36 S'affirmer comme éco-proprétaire exigeant
- 40 Inscrire le ferroviaire dans un modèle économique durable
- 45 Tableau récapitulatif des indicateurs RFF
- 52 Tableaux de correspondance avec le cadre GRI
- 54 Glossaire

LE RÉSEAU FERROVIAIRE, COLONNE VERTÉBRALE DE LA MOBILITÉ DURABLE

Hubert du Mesnil, Président de Réseau Ferré de France



La collectivité attend beaucoup du transport ferroviaire pour concilier mobilité et durabilité.

Pour Réseau Ferré de France, cette responsabilité crée trois exigences : employer au mieux chaque euro investi pour rajeunir et moderniser le réseau ; réduire les impacts sur l'environnement de cet outil industriel ancien ; reconnaître, enfin, que le train n'est un mode de transport efficace sur le plan écologique que s'il est intensément utilisé.

Dans un monde ferroviaire qui s'ouvre, le gestionnaire du réseau porte la responsabilité d'améliorer, sur le long terme, la performance globale du rail. À l'écoute de ses clients et de ses parties prenantes, RFF mobilise ses fournisseurs pour tirer de ce système complexe toute

la capacité d'innovation et de progrès qu'il recèle. En faisant de RFF son relais privilégié pour la mise en œuvre des grands programmes de modernisation, dont l'engagement national pour le fret ferroviaire de 2009 constitue l'étape la plus récente, l'État assoit ce rôle de pivot.

Le Contrat de performance signé fin 2008 place l'enjeu de durabilité au cœur de la gouvernance du réseau.

2009 confirme la pertinence de ce modèle, seul cap possible pour assurer, par-delà la conjoncture, une performance durable à coût maîtrisé. La mobilisation de l'entreprise sur la qualité de l'offre commerciale commence, dès lors, à produire des résultats positifs, au bénéfice de ses clients. Au chapitre des progrès à confirmer, 2009 voit aussi un changement d'échelle dans la lutte contre le bruit ferroviaire, grâce à un partenariat financier avec l'ADEME qui a permis d'engager plusieurs investissements importants. RFF a également posé les bases d'une gouvernance carbone, permettant de considérer les investissements en regard de leur bilan d'émissions de gaz à effet de serre. Enfin, notre ouverture aux parties prenantes progresse, avec un débat public réussi sur la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan.

Bien entendu, le monde ferroviaire subit les effets de la crise économique.

La conjoncture et la forte baisse des circulations de marchandises ont pesé sur nos ressources commerciales et publiques, éloignant, sans la

détruire, la perspective d'un meilleur équilibre économique. Cette situation accroît l'exigence de maîtrise des coûts de maintenance et nous invite à redoubler d'efforts pour suivre l'évolution rapide des attentes de nos clients. 2009 a aussi rappelé que l'équilibre de l'entreprise dépend fortement des conditions de financement de sa dette, une tendance non durable contre laquelle nous devons lutter en accroissant la valeur du réseau. La modernisation du réseau, enfin, doit demeurer l'objet de notre vigilance : l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ne deviendra réalité que moyennant des partenariats financiers solides, et nous devons mieux anticiper la mise à niveau environnementale du réseau pour répondre plus efficacement à ceux qui subissent les nuisances de l'exploitation ferroviaire.

Pour maintenir le cap, au travers des aléas, nous devons

dans les temps qui viennent tenir à notre objectif d'une meilleure productivité globale, refusant toute opposition entre rentabilité économique et qualité écologique. Confirmer le développement durable comme axe stratégique de la gouvernance du réseau, c'est ainsi faire se rencontrer l'exigence de rigueur que nous impose la situation économique, l'impératif de sobriété dans l'utilisation des ressources rares et la préoccupation du long terme en dépit des difficultés immédiates. C'est nous adapter pour mieux utiliser le réseau existant, y faire passer davantage de trains, et poursuivre sa modernisation pour augmenter sa performance de façon pérenne.

LA MOBILITÉ DURABLE, UN DÉFI MULTIDIMENSIONNEL

Yves Crozet, administrateur chargé du développement durable



RFF, établissement public à caractère industriel et commercial, est directement impliqué dans le déploiement des politiques publiques en faveur d'une mobilité durable. Son action est même emblématique du fait que la durabilité n'est pas une notion simple et prédéfinie. Comme le rappellent les multiples actions décrites dans ce rapport, le développement durable est, au contraire, multidimensionnel et son contenu concret reste en partie indéterminé.

Aux multiples questions associées à la notion de mobilité durable, RFF s'efforce d'apporter des réponses concrètes, expression de choix collectifs qui donnent aujourd'hui à la nation les moyens d'affronter les défis du futur.

Prenons quelques exemples :

- En charge de l'entretien et du développement du réseau ferroviaire, RFF n'a pas pour mission de réduire la mobilité. Ainsi l'extension du réseau de lignes à grande vitesse vise à répondre à la demande de vitesse qui accompagne la croissance économique, une demande à laquelle le TGV répond particulièrement bien, y compris en permettant le désenclavement de certains territoires qu'il peut atteindre en circulant pour partie sur les LGV et pour partie sur le réseau classique.
- Entretien du réseau ferroviaire, c'est aussi garantir une certaine résilience de la mobilité face aux chocs potentiels que pourrait subir le modèle dominant de la mobilité, largement fondé sur l'utilisation du pétrole. Sans avoir la prétention de se substituer largement aux transports routiers, individuels ou collectifs, les TER jouent néanmoins un rôle clé en ce sens, ce qu'ont bien compris les Régions.
- Le ferroviaire est donc là pour améliorer l'accessibilité des territoires. Pour cela, les gares, les quais, les trains doivent aussi être accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite. C'est un vaste chantier, amorcé mais qui est encore loin d'être achevé.
- Mobilité pour tous donc, mais qui doit impérativement réduire ses impacts négatifs sur l'environnement. Ce dernier est considéré au sens large par RFF. Bien que le ferroviaire soit généralement considéré comme plus favorable à la protection de l'environnement, des efforts

importants sont nécessaires pour en réduire les nuisances. Ce rapport en donne de multiples exemples : promotion de la sécurité pour les voyageurs et les personnels, protection de la biodiversité, réduction des nuisances comme le bruit et la pollution, y compris sous des formes inattendues comme le recyclage des traverses, traitées autrefois avec des substances toxiques.

L'administrateur ne peut donc que saluer l'ampleur et la diversité des efforts réalisés par RFF en faveur du développement durable. Mais, il tient aussi à rappeler ce que les personnels de RFF constatent au quotidien : que le tout ferroviaire n'est pas toujours la solution la meilleure pour l'environnement, notamment lorsque les trafics de voyageurs ou de marchandises restent modestes.

Avec de nombreux responsables régionaux, l'administrateur est aussi en droit de s'interroger sur les signaux envoyés aux usagers en matière de mobilité. L'offre ferroviaire, la vitesse et son coût pour l'usager, ne doivent pas être un encouragement à une surconsommation de temps et d'espace.

PROFIL

Réseau Ferré de France (RFF) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) créé par la loi n°97-135 du 13 février 1997.

Le développement des transports collectifs est une priorité nationale, confirmée par le Grenelle de l'environnement. Pivot du système ferroviaire français, RFF doit satisfaire une demande de mobilité performante et durable pour offrir une alternative aux transports routier et aérien, des voyageurs comme des marchandises. L'entreprise a donc une double mission, commerciale et industrielle.

**Une double mission,
commerciale
et industrielle**

RFF, entreprise de services, développe l'accès au réseau pour les besoins de ses clients : entreprises ferroviaires, candidats autorisés, autorités organisatrices de transport et chargeurs embranchés. Ce service a plusieurs dimensions : la vente de créneaux de passage sur le réseau (les sillons), les prestations d'infrastructures complémentaires (voies de service, bases de transports combinés), l'accès à un système d'information et la mise à disposition des règles d'exploitation. Chaque année, ce sont sept millions de sillons qui font l'objet d'une demande de réservation, soit 20 000 par jour. L'ouverture à la concurrence des marchés du transport ferroviaire fait de RFF l'acteur principal dans l'accompagnement des nouveaux entrants sur le réseau ferré national. L'entreprise doit en assurer l'accessibilité à tous les opérateurs, offrir qualité et fiabilité des sillons et assurer l'accès au réseau en toute sécurité. Face à l'ouverture des marchés, RFF optimise son réseau et son offre pour que chaque client et chaque type de train bénéficient, de manière équitable et transparente, de disponibilités de circulation qui répondent à leurs attentes.

RFF, propriétaire et gestionnaire du réseau national depuis 1997, veille à l'entretien, au renouvellement, au développement, à la cohérence et à la mise en valeur des voies ferrées françaises. Rajeunir le réseau est notre première priorité, qui vise à améliorer la performance et à densifier l'utilisation du réseau de façon pérenne. Pour y parvenir, il s'agit tout autant de moderniser le réseau existant que d'étendre la toile ferroviaire par le développement des liaisons nouvelles qui, connectées aux réseaux de transport locaux, augmentent l'attractivité des territoires, en travaillant notamment à l'interconnexion avec d'autres réseaux de transports. RFF participe à la fois à l'émergence d'un système de transport européen et à l'amélioration des réseaux national et régionaux.

Chiffres clés

1 166

C'est le nombre de salariés de RFF parmi lesquels on compte 510 femmes (Effectifs au 31 décembre)

3 280

C'est le chiffre d'affaires 2009 en M€, soit une progression de 6 % depuis 2008.

103 000

C'est le nombre d'hectares de terrains ferroviaires et annexes répartis sur 11 000 communes.

15 000

C'est le nombre de trains de voyageurs et de fret circulant quotidiennement sur le réseau.

ORGANISATION

Réseau Ferré de France est une entreprise déconcentrée. Les directions du siège assurent le pilotage des grandes activités, les douze directions régionales remplissent les missions de l'entreprise en toute responsabilité, au plus près des acteurs régionaux et locaux. L'organisation de l'entreprise s'articule autour du secrétariat général et de cinq pôles :

– le pôle « développement et investissements » est chargé de définir et de proposer à la direction de RFF, en liaison avec les directions du siège, les politiques et la doctrine de l'entreprise en matière de maîtrise d'ouvrage, et d'assurer le pilotage des programmes de modernisation et de développement du réseau ;

– le pôle « clients et services » a la responsabilité de la production et de la vente des sillons ; il est chargé de la relation commerciale avec les clients, de l'accompagnement de l'expansion de leurs activités ferroviaires, de la satisfaction de leurs attentes ; il a enfin la responsabilité de préparer ou de prendre toutes les décisions concernant les tarifs et les prix ;

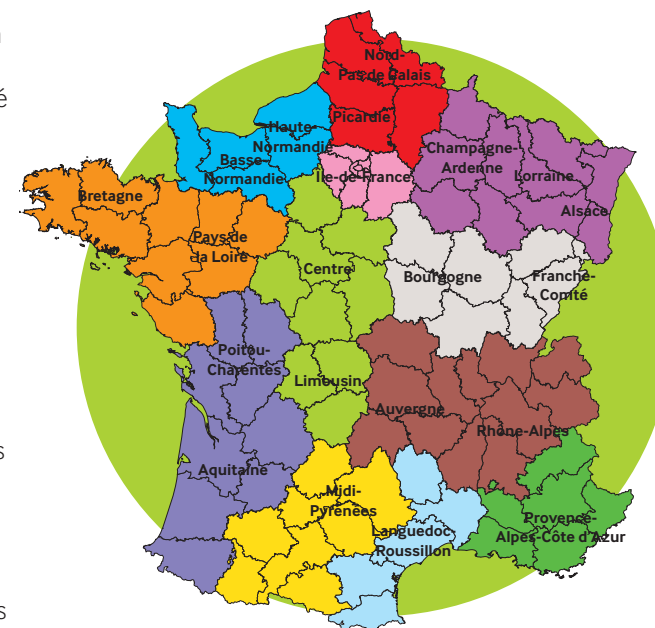
– le pôle « infrastructure et exploitation » conduit, en lien avec les directions régionales, le renouvellement et la mise aux normes du réseau ; il pilote les politiques d'entretien et l'exploitation, dont l'exécution est confiée à la direction générale déléguée à l'infrastructure de la SNCF ; il est responsable des actions de RFF en matière de sécurité ferroviaire, avec le gestionnaire d'infrastructure délégué ; enfin, il gère la politique technique du réseau ;

– le pôle « finance et achats » assure la relation avec la direction du budget et l'État, le pilotage des relations financières avec la SNCF et les relations avec les partenaires et institutions financières. Ce pôle définit et met en œuvre la politique d'achats de RFF ;

– le pôle « stratégie et gouvernance » contribue au pilotage et à la cohérence de l'entreprise en mobilisant ses ressources (ressources humaines, système d'information, communication interne), au service des orientations stratégiques de RFF et de ses objectifs de performance.

Le siège de RFF compte, en outre, la direction des relations extérieures et de la communication, la direction foncière et immobilière et la direction de l'audit.

IMPLANTATIONS RÉGIONALES DE RFF



• Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine • Aquitaine, Poitou-Charentes
• Basse-Normandie, Haute-Normandie • Bourgogne, Franche-Comté
• Bretagne, Pays de la Loire • Centre, Limousin • Île-de-France
• Languedoc-Roussillon • Midi-Pyrénées • Nord-Pas de Calais, Picardie
• Provence-Alpes-Côte d'Azur • Rhône-Alpes, Auvergne
(pour en savoir plus, voir liste des directions régionales page 55).

29 970

C'est le nombre de km de lignes ouvertes à la circulation commerciale.

dont
1 880 km

de lignes à grande vitesse (LGV),

dont
16 460 km

de lignes à deux voies et plus,

dont
15 160 km

de lignes électrifiées.

90%

C'est le rendement des moteurs électriques utilisés dans les trains

1 200

C'est, en tonnes et en moyenne, ce que peut transporter par convoi un train, soit l'équivalent de 48 poids-lourds

LA GOUVERNANCE DE L'ENTREPRISE

La commission des marchés

COMPOSITION : présidée par le président, 9 membres dont 4 administrateurs (désignés parmi les membres du CA) et 4 fonctionnaires de l'État.

MISSIONS : consultation pour tout marché au montant supérieur au seuil fixé par arrêté du ministre des Transports (7,6 M€ en 2009). Elle s'est réunie onze fois cette année.

L'État, actionnaire,

fixe les orientations de RFF et assure sa tutelle.

TROIS COMITÉS SPÉCIALISÉS

Trois comités spécialisés préparent les décisions du conseil et participent au bon accomplissement de ses missions. Ils sont composés d'administrateurs avec voix consultative, du commissaire du Gouvernement ou de son adjoint, et d'un représentant de la mission de contrôle économique et financier des transports.

Le comité d'audit

MISSIONS : examine les dossiers à grands enjeux financiers et comptables, évalue les risques et la qualité du contrôle interne de RFF.
Il s'est réuni six fois en 2009.

Le comité de la stratégie

MISSIONS : participe à la préparation des discussions sur la politique stratégique de l'entreprise, sur la tarification.
Il s'est réuni quatre fois en 2009.

Le comité des engagements

MISSIONS : prépare les discussions sur les sujets relatifs aux investissements ou comportant un engagement financier du RFF (budget de l'entreprise, programmes d'investissement, projets de développement et du patrimoine immobilier).
Il s'est réuni onze fois en 2009.

RFF est un établissement public, la rémunération du président est fixée par décision ministérielle. Les administrateurs ne perçoivent pas de rémunération.

Le Conseil d'administration

COMPOSITION : présidé par Hubert du Mesnil et 18 administrateurs (7 représentants de l'État, 6 représentants élus par les salariés et 5 personnalités qualifiées, choisies en raison de leur compétence).

MISSIONS : politique générale ; établit le budget et les comptes, décide du contenu des projets, des contrats et des marchés.

Les salariés peuvent transmettre des demandes et/ou s'exprimer devant le CA par la voix de leurs représentants.

TROIS COMITÉS DÉCISIONNELS

Trois comités, dits décisionnels, réunissent régulièrement la direction générale et les directeurs centraux et régionaux afin de définir et mettre en œuvre la stratégie de Réseau Ferré de France et assurer le pilotage de l'entreprise.

Le comité exécutif (COMEX)

COMPOSITION : le président et les directeurs de Pôles.
MISSIONS : prépare les décisions du conseil d'administration, organise leur exécution et assume collectivement la responsabilité générale du pilotage de l'entreprise.

Le comité de direction générale (CODIRG)

COMPOSITION : les membres du COMEX, les directeurs du siège et le directeur régional IDF.
MISSIONS : coordonne les différentes directions du siège et prépare les orientations de l'entreprise sur des sujets d'importance majeure et à caractère transversal.

Le comité des directeurs

COMPOSITION : membres du COMEX, directeurs régionaux et directeurs du siège.
MISSIONS : assurer le management global, la cohérence opérationnelle, la fonction reporting et le suivi des plans d'actions.

LES ENGAGEMENTS PRIS PAR RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Le Contrat de performance, feuille de route de l'entreprise

Signé le 3 novembre 2008 entre l'État et Réseau Ferré de France, ce contrat installe un nouveau modèle pour la gouvernance du réseau, fondé sur l'impératif de soutenabilité. Il ouvre une nouvelle étape pour l'entreprise en la confirmant comme opérateur industriel du réseau. Il lui donne de la visibilité et fixe des objectifs ambitieux de modernisation et de performance du réseau, répondant aux besoins de la collectivité et des clients, à coût maîtrisé. Il confirme ainsi son action dans le développement durable des territoires à l'échelle régionale, nationale et européenne.

En 2009, sur les 33 engagements assortis d'indicateurs de résultats et de pilotage définis, RFF a tenu 80 % de ses engagements, totalement ou en grande partie.

La Charte de développement durable des entreprises et des établissements publics

Signée le 3 avril 2008 sous l'égide du ministère en charge du développement durable, avec une trentaine d'autres établissements et entreprises publics qui représentent 1,5 million de salariés. Chaque signataire s'y engage à mener une réflexion stratégique permettant d'identifier ses propres enjeux de développement durable, de les partager et de définir des objectifs dans son champ de compétences.

Le document d'orientations stratégiques *Vers un réseau durable*, approuvé par le Conseil d'administration de RFF en janvier 2009, traduit cet engagement. Il définit les axes prioritaires de la stratégie de Réseau Ferré de France et constitue la base du plan d'actions 2009-2010.

Le Club développement durable des établissements et des entreprises publics est le lieu privilégié du partage d'expérience entre les organismes signataires de la Charte.

Le Grenelle de l'environnement

Le Grenelle de l'environnement donne la priorité aux transports collectifs et fixe des objectifs ambitieux pour le réseau ferroviaire, tant en matière de modernisation du réseau existant que de développement de lignes nouvelles. Parmi les instances de suivi du Grenelle, RFF est membre de l'Observatoire énergie environnement des transports (OEET), qui a pour mission première de progresser sur l'harmonisation des méthodes d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre dues aux services et aux infrastructures de transports. Les premiers travaux portent sur l'analyse des outils et méthodes existants. Les missions de l'observatoire doivent s'étendre dans un second temps aux autres types de nuisances, notamment la pollution de l'air et le bruit.

En 2009, sur les 33 engagements pris par RFF dans le Contrat de performance, 80% ont été tenus, totalement ou en grande partie.



LE RÉSEAU FERROVIAIRE : OPPORTUNITÉS ET ENJEUX MAJEURS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

La mobilité fait partie intégrante du mode de vie contemporain et, depuis plus d'un siècle, se révèle fortement corrélée au dynamisme économique de nos sociétés. Cette mobilité doit désormais impérativement se conjuguer avec l'enjeu de sa soutenabilité.



La périurbanisation et l'évolution des modes de production industrielle rendent l'économie dépendante d'un système de transport toujours plus lié à la route. En résultent une dépendance forte aux énergies fossiles, des problèmes de sécurité et une congestion progressive des réseaux routiers. Un chiffre illustre ces enjeux : entre 1990 et 2006, les émissions de CO₂ du secteur des transports ont augmenté de 26 % en Europe (UE 27) alors que les émissions totales diminuaient de 10,8 %. En France, en 2009, les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, dont plus de 95 % sont dus aux transports routiers et aériens, représentent 26 % des émissions totales du pays.

Des investissements à forte utilité collective

Le réseau ferré national, qui représente environ 3 % du linéaire d'infrastructures de transports terrestres, assure plus de 10 % du transport de voyageurs et de marchandises. À condition d'être conçu, utilisé et exploité comme transport de masse, le rail répond efficacement à l'impératif de sobriété énergétique et permet de substantielles économies d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, tout en proposant un transport rapide et sûr. Les investissements de RFF dans le réseau ferré pour assurer son niveau de fiabilité, le moderniser et en densifier l'usage contribuent donc positivement à l'accessibilité des territoires, condition pour un développement économique équilibré et soutenable.

De plus, la capacité d'investissement dégagée par Réseau Ferré de France a vocation à servir la croissance et la solidarité économiques, au bénéfice de l'économie locale des territoires d'une part et de publics éloignés de l'emploi d'autre part. RFF développe ainsi une activité d'insertion sociale sur ses chantiers, qui permet à des personnes en insertion de retrouver le chemin de l'emploi.

Une exigence : maîtriser nos impacts

Les enjeux du réseau et la contribution fondamentale au développement soutenable de l'économie française et européenne s'accompagnent d'exigences tout aussi fortes sur les impacts propres des activités ferroviaires qu'ils soient économiques, sociaux et environnementaux.

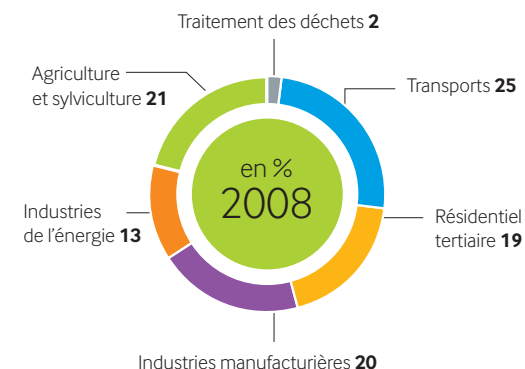
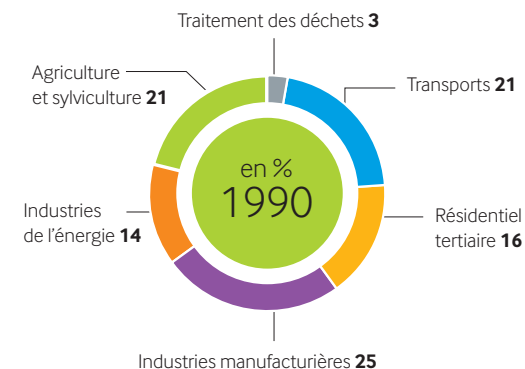
Sur le plan économique, la politique de gestion du réseau doit contribuer à conforter le modèle d'une maîtrise du coût complet. Ceci revient à conduire une politique industrielle qui améliore l'état du réseau pour renforcer son niveau de performance, contient les coûts d'entretien et oriente l'offre de l'entreprise et ses investissements en fonction de la demande de ses clients, au moyen notamment d'une politique tarifaire adaptée aux différents trafics. Partagée avec les partenaires financiers que sont l'État, les Régions et les autres collectivités territoriales, cette nouvelle politique entraîne un programme d'investissements de renouvellement du réseau plus soutenu sur la période 2008-2012 que sur la période antérieure. Ce programme d'investissements se traduit par une demande accrue aux fournisseurs d'équipement ou de travaux ferroviaires.

Compte tenu des montants nécessaires et du fait qu'ils engagent le long terme, ces choix d'investissements doivent être partagés. Le principe de financement partenarial est donc aussi un principe de bonne gouvernance.

Sur le plan social comme environnemental, la réussite d'une politique volontaire de développement du transport ferroviaire exige avant tout que le réseau soit un « bon voisin ». Ceci implique de maîtriser globalement la sécurité et les impacts sur l'environnement humain et naturel, au

GAZ À EFFET DE SERRE : POIDS DES ÉMISSIONS TOTALS ÉMISES EN 1990 ET 2008 PAR SECTEUR EN FRANCE

Source
/ Bilan des émissions de gaz à effet de serre de la France en 2008 (MEEDDM)



En France, en 2009, les émissions du secteur des transports, dont plus de 95 % sont dus aux transports routiers et aériens, représentent 26 % des émissions totales du pays.

premier rang desquels, le bruit. Ces enjeux prennent une importance particulière lors de la création de nouvelles infrastructures ferroviaires. RFF développe, en concertation avec ses parties prenantes, sa connaissance des impacts environnementaux du réseau ferroviaire, afin de concevoir et de réaliser les solutions qui assurent la meilleure insertion possible du réseau dans son environnement.

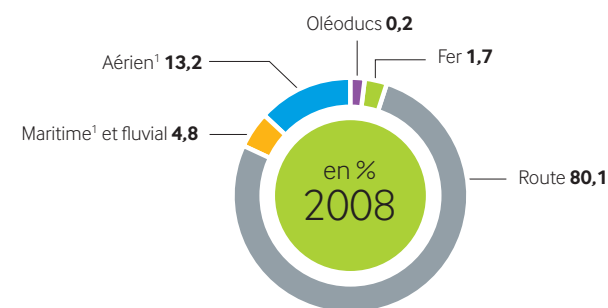
Rechercher l'équilibre durable entre charges et recettes

La performance financière à long terme de l'entreprise dépend étroitement de ces démarches. En effet, le renforcement du modèle économique permet progressivement au système ferroviaire de dégager par lui-même une part croissante des ressources nécessaires à son financement. Cela se traduit par la recherche d'une meilleure couverture du coût complet du réseau par les recettes commerciales. Une politique plus affirmée de maîtrise des impacts et de gestion du risque environnemental permet d'intégrer progressivement celui-ci au modèle économique de RFF, donc de mieux prévenir des surcoûts en réparation de dommages environnementaux. Enfin, une politique de modernisation et de développement mieux orientée vers les besoins des clients du réseau permet de faire de celui-ci un outil plus utile et plus efficace à la satisfaction des besoins de mobilité.

CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES PAR MODE DE TRANSPORT

Source
/ Chiffres clés du Transport
Édition 2010 (MEEDDM)

Le train, qui transporte plus de 10 % des voyageurs et des marchandises, ne consomme que 1,7 % de l'énergie du secteur des transports. 78 % des trains sont tractés grâce à l'électricité. Cette source d'énergie émet moins de gaz à effet de serre que les dérivés d'hydrocarbures comme l'essence ou les kérosènes utilisés par les autres modes de transport.



1- Livraisons aux soutes maritimes et aéronefs, français et étrangers



RFF est au cœur d'un système ferroviaire en pleine évolution, marqué par l'ouverture à la concurrence et la nécessité de concilier performance économique et performance environnementale. La transparence, l'écoute et le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes sont au cœur de l'approche de RFF et de ses collaborateurs pour construire un réseau ferroviaire durable et responsable.

RÉPONDRE AUX ATTENTES DE NOS PARTIES PRENANTES

CONSTRUIRE UNE MOBILITÉ OUVERTE, DURABLE ET RESPONSABLE

RFF, pivot
d'un système
en voie d'ouverture

Les faits marquants

Exigences et voies
de progrès en matière
de responsabilité
sociale

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE, PIVOT D'UN SYSTÈME EN VOIE D'OUVERTURE

Depuis une dizaine d'années, le système ferroviaire vit des mutations majeures. Après l'ouverture des marchés du transport de marchandises en 2005, les nouveaux clients ont peu à peu trouvé leur place. L'ouverture du marché des transports internationaux de voyageurs en décembre 2009 marque à cet égard une étape supplémentaire.



L'ouverture du monde ferroviaire est loin de se limiter à l'arrivée sur le marché de nouveaux transporteurs. Elle voit les acteurs du monde ferroviaire se diversifier et leur relation au train se transformer. Les voyageurs sont devenus des parties prenantes à part entière. La société civile fait entendre sa voix dans les débats publics. Les associations de préservation de l'environnement voient de plus en plus leur expertise reconnue. Elles deviennent pleinement des partenaires, associés de façon systématique aux grands projets, sans renoncer à leur liberté de parole et à leur rôle de vigie. Cette mutation de fond s'opère également à travers un changement de règles : la création de l'autorité de régulation des activités ferroviaires décidée en décembre 2009 fait entrer le système ferroviaire dans l'ère de l'économie régulée. Désormais, RFF est comptable, devant une autorité indépendante, de l'équité de l'accès au réseau entre les différents demandeurs.

Responsabilités croissantes

Dans cette transformation, les attentes exprimées vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure évoluent aussi. Les entreprises ferroviaires, les autorités organisatrices des transports et les grands chargeurs expriment leurs attentes directement auprès de RFF. L'entreprise assume davantage de responsabilités, en termes d'organisation des circulations par exemple, avec le rattachement de la Direction des circulations ferroviaires. Son rôle d'ensemblier du système ferroviaire se renforce également à travers la maîtrise d'ouvrage des gares. Ces missions nouvelles traduisent la confiance des autorités dans la capacité de RFF à déployer un modèle industriel et économique créateur d'une valeur accrue pour la collectivité et à répondre à l'exigence croissante de performance, condition nécessaire de durabilité. Articulant entre elles les demandes nouvelles de ses clients, la production de ses fournisseurs industriels, les exigences des co-financeurs du réseau et la contribution des représentants de la société civile, RFF s'installe de façon pérenne comme l'élément de stabilité et le pivot du système ferroviaire. Ce rôle est reconnu par l'État qui, à travers le Contrat de performance, a permis à RFF de se constituer en tant qu'opérateur industriel du réseau, au service des grands objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement, et lui a confié la réalisation des investissements de l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire présenté par le Gouvernement en septembre 2009.

La création de l'autorité de régulation des activités ferroviaires, décidée en décembre 2009, fait entrer le système ferroviaire dans l'ère de l'économie régulée

Des interlocuteurs de plus en plus nombreux

- Clients (directs et indirects)
 - Personnels et leurs représentants
 - Société civile et ONG
 - Autorités administratives et instances consultatives nationales
 - Organismes européens de décision et de réglementation
 - Autorités de tutelle
 - Partenaires financiers
 - Fournisseurs
 - Coopérations européennes
 - Associations et acteurs du transport et de l'aménagement du territoire
 - Instances de suivi du Grenelle de l'environnement
 - Acteurs du développement durable
- (pour en savoir plus, voir page 44)

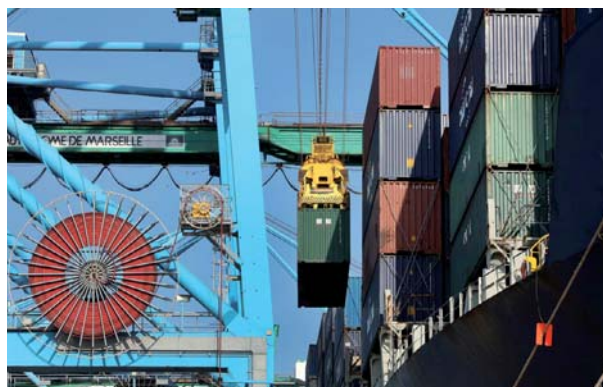
LES FAITS MARQUANTS

L'année 2009 a été marquée par une évolution des relations de Réseau Ferré de France avec plusieurs parties prenantes majeures, vers un dialogue plus structuré et une transparence renforcée.

Montée en puissance des nouveaux clients

Le premier train de marchandises exploité par une entreprise autre que la SNCF a circulé sur le réseau en 2005. En 2009, 10,9 % de recettes commerciales fret sont issues des nouveaux clients (5,65 % en 2008). Depuis décembre 2009, le réseau est accessible à de nouveaux opérateurs de transport international de voyageurs, poursuivant l'ouverture du réseau ferroviaire au marché européen. RFF s'est préparé à accueillir ces nouveaux clients. Pour améliorer la qualité de service, une enquête de satisfaction client a été lancée en 2009, avec des résultats attendus en 2010.

Enfin, RFF a poursuivi pendant l'année le développement de partenariats avec les grands ports maritimes, forts générateurs de trafic et gestionnaires de leur propre infrastructure ferroviaire, afin de faciliter la circulation des flux vers, et depuis, les ports. Plus largement, la Conférence nationale consultative sur les sillons est le cadre privilégié où se nouent les partenariats avec les clients (conseils régionaux, ports, RATP, associations professionnelles AFRA et AUTF) et la Direction des circulations ferroviaires. À la fin 2009, RFF compte dix entreprises ferroviaires clientes et trois candidats autorisés.

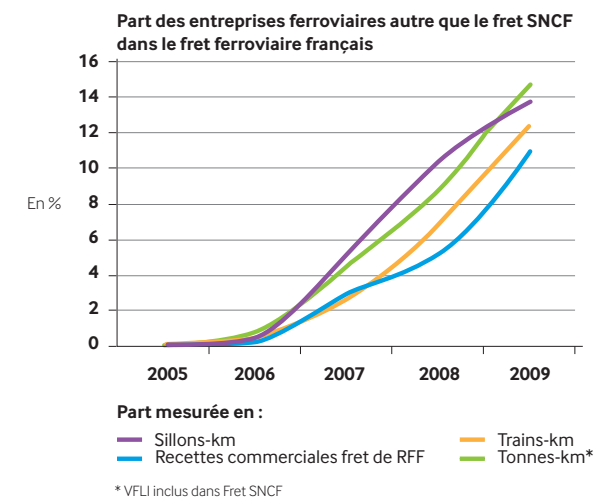


Dialogue stratégique avec les autorités organisatrices de transports : le contrat avec le Syndicat des Transports d'Île-de-France.

RFF a signé le 17 juillet 2009 une convention de partenariat pluriannuelle avec le Syndicat des Transports d'Île-de-France, afin d'améliorer la qualité du réseau francilien et lui permettre de mieux écouler un trafic en croissance continue. En 2010, RFF poursuivra dans cette logique en proposant aux autorités organisatrices régionales les bases d'un dialogue stratégique plus structuré, autour des services attendus, du niveau de performance du réseau et du modèle économique des différentes catégories de lignes accueillant un trafic régional.

LA DYNAMIQUE CONCURRENTIELLE SUR LE RÉSEAU FERRÉ

Source
/ RFF, ministère chargé des transports



Associations environnementales : une participation active

Les associations environnementales sont actives à la fois dans les processus d'élaboration des grands projets, et dans les débats sur la maîtrise des impacts et des risques environnementaux du réseau. En 2009, Réseau Ferré de France a franchi un pas supplémentaire dans la coopération avec le monde associatif en signant un accord de partenariat avec la fédération France nature environnement, très active notamment dans l'élaboration des lignes nouvelles.

Ce partenariat porte en particulier sur la création d'une plate-forme d'échange sur l'intégration des problématiques de biodiversité dans les projets, et sur une réflexion concernant le thème de la contribution du réseau ferroviaire à un aménagement du territoire plus soutenable.

Associations d'usagers : informer, écouter et dialoguer

Pour informer, mais aussi pour mieux cerner et intégrer les préoccupations du public, RFF organise depuis deux ans une matinée d'échanges avec seize organisations nationales de consommateurs, où sont présentés des sujets ayant suscité intérêt ou interrogations de leur part. Ces matinées sont animées par le directeur commercial, le directeur de la communication et les responsables de projets. Parmi les thématiques traitées en 2009, le Contrat de performance, la politique commerciale de RFF ou encore les grands projets nationaux et franciliens. Ces sujets ont permis de présenter les engagements de RFF en matière de développement durable et d'amélioration des services clients, mais aussi en matière d'investissements publics.

La relation aux usagers passe également par l'ouverture régulière au public des sites et des chantiers, comme par exemple celui de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, avec plusieurs visites organisées en 2009.



Fournisseurs et industrie ferroviaire : mobiliser l'outil industriel

L'évolution des relations de RFF avec ses fournisseurs se fait selon trois axes :

- la perspective pluriannuelle d'investissement, posée par le Contrat de performance, qui permet aux fournisseurs de se préparer, et stimule l'innovation ;
- une nouvelle étape d'industrialisation des processus, en cours de définition dans un nouveau partenariat industriel qui refondera le cadre des relations entre RFF et son gestionnaire d'infrastructure délégué, la direction générale déléguée à l'infrastructure de la SNCF ;

- la diversification des prestataires, maîtres d'ouvrages délégués, ingénieristes et maîtres d'œuvre, qui contribue à la montée en compétence et en performance de la profession. RFF a ainsi lancé, en 2009, 29 opérations d'investissement (hors partenariat public-privé) avec un mandataire de maîtrise d'ouvrage ou un maître d'œuvre désigné après mise en concurrence.

2009 a aussi vu apparaître une nouvelle catégorie d'acteurs industriels à travers l'émergence des Contrats de partenariats et des concessions ferroviaires : par exemple, le groupement Synérail, auquel RFF a confié la réalisation du nouveau système de communication sol-train, le GSM-R.

Création d'un régulateur ferroviaire

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires a été créée par la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, promulguée le 8 décembre 2009. Constituée de sept membres nommés pour six ans, l'ARAF aura pour mission de réguler le secteur dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des marchés du transport ferroviaire. L'ARAF assurera ainsi la supervision de l'entreprise pour s'assurer de sa neutralité dans les modalités d'accès au réseau ainsi que pour les questions économiques et tarifaires.

Des relations multiples avec l'État

RFF entretient des relations étroites avec l'État, porteur de la politique des transports aux niveaux national comme européen. Actionnaire à 100 % de RFF, il dispose à ce titre d'une majorité de voix au conseil d'administration. Au-delà de la tutelle assurée par le ministère chargé du Développement durable et des transports, celui du Budget

et des Comptes publics, et l'Agence des participations de l'État, RFF travaille en collaboration avec les administrations en charge de l'environnement et du développement durable : direction générale de la prévention des risques, commissariat général au développement durable, direction de l'eau et de la biodiversité par exemple. Dans sa fonction de maître d'ouvrage, RFF est particulièrement concerné par l'émergence de l'Autorité environnementale, acteur incontournable de la qualité des études d'impact environnemental.

Ces relations se déclinent également au niveau régional. Réseau Ferré de France a aussi été auditionné en 2009 par l'Assemblée nationale et le Sénat sur les projets de loi « Grenelle » et « Organisation et régulation des transports ferroviaires ».

L'année 2009 marque une structuration du dialogue avec l'État autour des objectifs industriels, commerciaux et de gouvernance du Contrat de performance.

Gestionnaires d'infrastructure européens : le partage d'expérience comme levier d'innovation

Depuis 2002, Réseau Ferré de France participe activement à l'action menée par l'association européenne « European Infrastructure Managers », qui regroupe nombre de gestionnaires d'infrastructure ferroviaire européens, pour assurer auprès notamment de la Commission européenne un meilleur éclairage sur les spécificités et les enjeux ferroviaires.

RFF et son homologue allemand DB Netz ont signé un protocole d'accord de partage d'expériences en 2009. Il devrait conduire à mieux cerner pour les deux opérateurs les pistes de progrès éventuels sur la base de retours croisés.

INDICATEURS : OUVERTURE À LA CONCURRENCE ET AUX PARTIES PRENANTES

Les indicateurs	2008	2009
Part des recettes commerciales fret issues des nouveaux clients	5,65 %	10,9 %
Part des opérations réalisées avec des mandataires et maîtres d'œuvre désignés après appel d'offre	2 opérations	29 opérations
Satisfaction des clients	Mesure systématique de la satisfaction client dans les différents cadres contractuels et, globalement, à travers une enquête d'opinion annuelle sur la qualité perçue. La première enquête est lancée fin 2009 pour des résultats en 2010.	

Les indicateurs en lien avec les parties prenantes de RFF rendent d'abord compte de l'ouverture progressive du système : préoccupation de la satisfaction des clients, intensité concurrentielle des circulations de marchandises qui traduit la pénétration de nouvelles offres, ouverture de la maîtrise d'ouvrage déléguée et de la maîtrise d'œuvre à d'autres acteurs pour insuffler l'innovation, et une approche renouvelée de la conception et de l'économie des projets ferroviaires.

EXIGENCES ET VOIES DE PROGRÈS EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ SOCIALE

Réseau Ferré de France est une entreprise jeune, à la croissance forte : créée par la loi du 13 février 1997, elle comptait 54 collaborateurs à la fin de cette première année, et plus de 1 100 fin 2009. La politique de responsabilité sociale, tant vis-à-vis des collaborateurs que vis-à-vis des parties prenantes extérieures, est incontournable pour construire la cohésion nécessaire pour assurer la réussite de nos missions.



La croissance de RFF depuis sa création reflète l'élargissement rapide du champ de ses responsabilités. Elle explique les exigences qui guident la politique de gestion des ressources humaines : recruter, intégrer, former des collaborateurs issus d'horizons professionnels très divers. Cette croissance est également un facteur d'enrichissement humain, qui fait de RFF une entreprise qui apprend et qui innove. Elle explique enfin le changement de nature de l'entreprise, passée de la « start up » confrontée à des défis colossaux à l'entreprise industrielle à très fort volume d'investissement. Cette situation est porteuse d'enjeux de responsabilité sociale spécifiques. En interne, la nature des relations professionnelles se transforme et la cohésion, l'équité et la responsabilité sociale sont des valeurs à cultiver de façon volontaire. Vis-à-vis de l'extérieur, au-delà du respect de la réglementation, la responsabilité consiste à maximiser l'utilité sociale des

investissements publics, à soutenir les politiques d'insertion par l'activité économique et à soutenir les économies locales à travers les investissements.

Dans le domaine des ressources humaines, les actions conduites en 2009 prennent acte des marges de progrès de l'entreprise et soulignent sa volonté de progresser en matière de responsabilité sociale, autour du développement des compétences et de la diversité.

Accélérer le développement des compétences et améliorer la qualité de vie au travail

Une évaluation annuelle permet à chaque salarié de connaître ses objectifs, d'évaluer ses résultats, d'affirmer ses compétences et d'énoncer ses besoins de formation. Un salarié peut demander un entretien professionnel pour partager une vision plus globale de son parcours et de ses perspectives. Il peut aussi solliciter un entretien de pré-mobilité, qui sert à formuler une évaluation conjointe entre les besoins de l'entreprise et le potentiel du salarié pour lui offrir des possibilités d'évolution de carrière.

En 2009, chaque agent a suivi en moyenne 23,4 h de formation. Cet indicateur témoigne de l'engagement de RFF pour un accès partagé à la formation et au développement des compétences. L'entreprise souhaite accroître le volume de formation.

Début 2009, les délégués syndicaux ont demandé l'ouverture de négociations sur la prise en compte des

conditions de travail spécifiques, à l'exemple de celles des collaborateurs mobilisés sur les débats publics qui sont soumis à des horaires tardifs. Sur l'injonction du ministre du travail aux entreprises, RFF a également entrepris sa propre négociation sur le stress. Par ailleurs, un questionnaire sur la qualité de vie et le stress au travail, réalisé par le CHSCT, a été adressé à tous les salariés en octobre pour analyser les conditions et le climat de travail dans l'entreprise.

Les résultats seront communiqués en 2010. Enfin, un groupe de travail paritaire est mis en place pour que la direction et les CHSCT réfléchissent conjointement à des indicateurs sur la qualité de vie au travail et le stress dans l'entreprise.

En 2009, RFF a conclu avec les délégués syndicaux huit accords d'entreprise qui témoignent de la dynamique de négociation sociale. Parmi ceux-ci, un accord mettant en place un nouveau dispositif de prévoyance-santé collectif, un nouvel accord d'intéressement pour la période 2009-2011 adossé au Contrat de performance, et l'avenant n° 4 à l'accord collectif qui précise la mise en place de 6 CHSCT dans les directions régionales ayant des délégués du personnel. À terme, RFF souhaite doter chacune des 12 directions régionales de délégués du personnel et d'un CHSCT.

En 2009, il n'y a pas de contentieux en cours en matière de droit du travail.

Par son volume d'investissement, RFF est exposé au risque de corruption. Tous les salariés reçoivent, au cours de leur embauche dans l'entreprise, le Code de déontologie de RFF, qui précise les règles de déontologie et de lutte contre la corruption. Ce code est inscrit en tant qu'annexe du règlement intérieur.

Par son activité, RFF a recours à des Contrats de prestations de services en raison de la croissance de son volume d'activité, notamment en matière d'investissements ferroviaires. Ces contrats concernent principalement des assistants à la maîtrise d'ouvrage, qui apportent un support technique spécialisé à la conduite des projets ainsi que de fonctions support (gestionnaire de réseau informatique, services liés à l'entretien des bâtiments et à la vie quotidienne). RFF recensait ainsi, au quatrième trimestre 2009, 43 Contrats d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, 57 Contrats de conseil et 47 prestataires. En moyenne, sur l'année 2009, le taux de CDD était de 6 %. Il convient à cet égard de souligner que le niveau d'effectif est autorisé par l'État, qui assure la tutelle de RFF. RFF a également accueilli 75 stagiaires sur l'année.

Sur plusieurs sujets, la direction et le comité d'entreprise adoptent une logique de collaboration, au travers notamment du cofinancement et de la co-organisation d'évènements ou de manifestations intéressant les salariés. Le budget de fonctionnement du comité d'entreprise, conforme à la réglementation, s'élève à

685 911€ en 2009. En outre, RFF prend en charge la formation des nouveaux élus, ainsi qu'une partie des frais d'organisation d'évènements.

Des efforts en cours sur la diversité et la mixité

RFF s'engage par différentes actions pour le développement de la diversité et la lutte contre les discriminations : ouverture aux jeunes en formation initiale en alternance, intégration des seniors et mise en place d'une stratégie d'accueil et d'ouverture aux travailleurs handicapés. Le taux d'emploi des personnes en situation de handicap n'était encore que de 1,54 % en 2009. RFF lance des actions pour faciliter l'insertion par des recrutements de personnes en situation de handicap et le maintien dans l'emploi grâce à des formations ou des aménagements de poste. L'entreprise sensibilise aussi ses salariés au handicap.

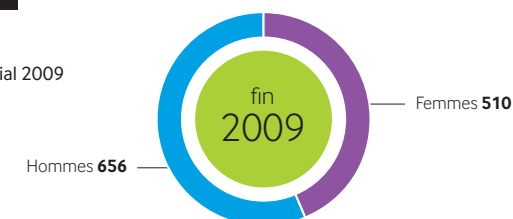
Concrètement, RFF et les organisations syndicales ont signé en 2009 avec *un accord relatif à l'insertion et au maintien dans l'emploi de personnes handicapées (2009-2010)*. Celui-ci se décline par la participation à des salons professionnels, une communication spécifique sur la diversité, la participation aux dispositifs de recrutement organisés lors de la Semaine nationale du handicap, ou encore des partenariats avec des entreprises d'intérim et cabinets de recrutement spécialisés. Cet engagement se traduit par une progression de presque 90 % des effectifs de travailleurs handicapés par rapport à 2008, par une multiplication par 6 de notre

RÉPARTITION PAR SEXE DE L'FFECTIF TOTAL

Source

/ RFF,

Bilan social 2009



Parité et mixité : un équilibre partiel

L'équilibre entre la part des femmes (44 %) et la part des hommes (56 %) dans l'entreprise est pratiquement respecté (510 femmes pour 656 hommes en 2009). Néanmoins, les femmes sont sur-représentées parmi les employés, techniciens et agents de maîtrise et sous-représentées dans les postes de direction. En 2009, une femme est membre du Comité exécutif sur 7 personnes.

courant d'affaires avec le milieu protégé, et par le versement de 70 % de la taxe d'apprentissage de RFF à des centres de formation d'apprentis accueillant des personnes handicapées.

RFF a ouvert, courant 2009, une négociation avec les syndicats représentatifs dans l'entreprise sur le thème de l'emploi et du maintien dans l'emploi des salariés seniors. En 2009, RFF a embauché 19 personnes de plus de 50 ans. Enfin, RFF a accueilli sur l'année 20 jeunes en Contrat de formation initiale en alternance.

Vers davantage d'accompagnement des salariés

RFF négocie actuellement avec les partenaires sociaux pour mettre en place un dispositif de Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, qui formalisera l'entretien professionnel individuel comme un engagement de l'entreprise pour un pilotage des compétences à moyen terme.

RFF lancera prochainement des formations pour « l'accompagnement des managers », qui rappelleront les termes du droit social aussi bien que les bonnes pratiques pour améliorer la qualité de vie au travail et l'équilibre entre la vie privée et la vie professionnelle, le dispositif existant d'aménagement du temps et des conditions de travail nécessitant une meilleure appropriation par les cadres dirigeants.

Une grille d'autodiagnostic a été mise au point pour évaluer les pratiques de gestion des ressources humaines au regard des principes de la responsabilité sociale de l'entreprise. Cette grille n'a pas encore été mise en œuvre.

Un levier important d'insertion sociale

L'importance des investissements de RFF en fait un levier important d'insertion sociale que l'entreprise s'attache à présent à mobiliser plus largement, à partir de premières expériences très concluantes qui contribuent à mieux intégrer le réseau dans les cadres de vie.



Sur plusieurs sites en région parisienne, la Direction Régionale Île-de-France fait désormais intervenir des associations d'insertion sociale pour réhabiliter et entretenir les abords des voies. Le bénéfice de ces dispositifs, dont celui du site de la Petite Ceinture qui fonctionne depuis 2006, est double. Ils permettent d'assurer le traitement paysager et écologique de la végétation, qui nécessite des interventions manuelles sur une période longue, en rupture avec les pratiques industrielles déployées habituellement. Ils permettent ensuite de ramener vers l'emploi des publics en difficulté à travers une activité professionnalisante.

Le retour d'expérience est positif. Plus de 200 personnes ont été aidées et 70 % ont retrouvé un emploi. L'expérience menée satisfait autant les financeurs et les publics que les riverains. Elle est à présent testée sur une ligne exploitée dans l'ouest parisien.

Ce type d'action, dont l'expérience en Île-de-France a démontré tout l'intérêt, montre sa pertinence là où un besoin de qualité paysagère et écologique et une demande d'insertion sociale s'expriment simultanément, en ville par exemple. Leur déploiement est donc envisageable à travers des partenariats noués au cas par cas avec les acteurs locaux.

CLAUSES SOCIALES DANS LES MARCHÉS DE TRAVAUX : VERS UNE POLITIQUE D'ENTREPRISE



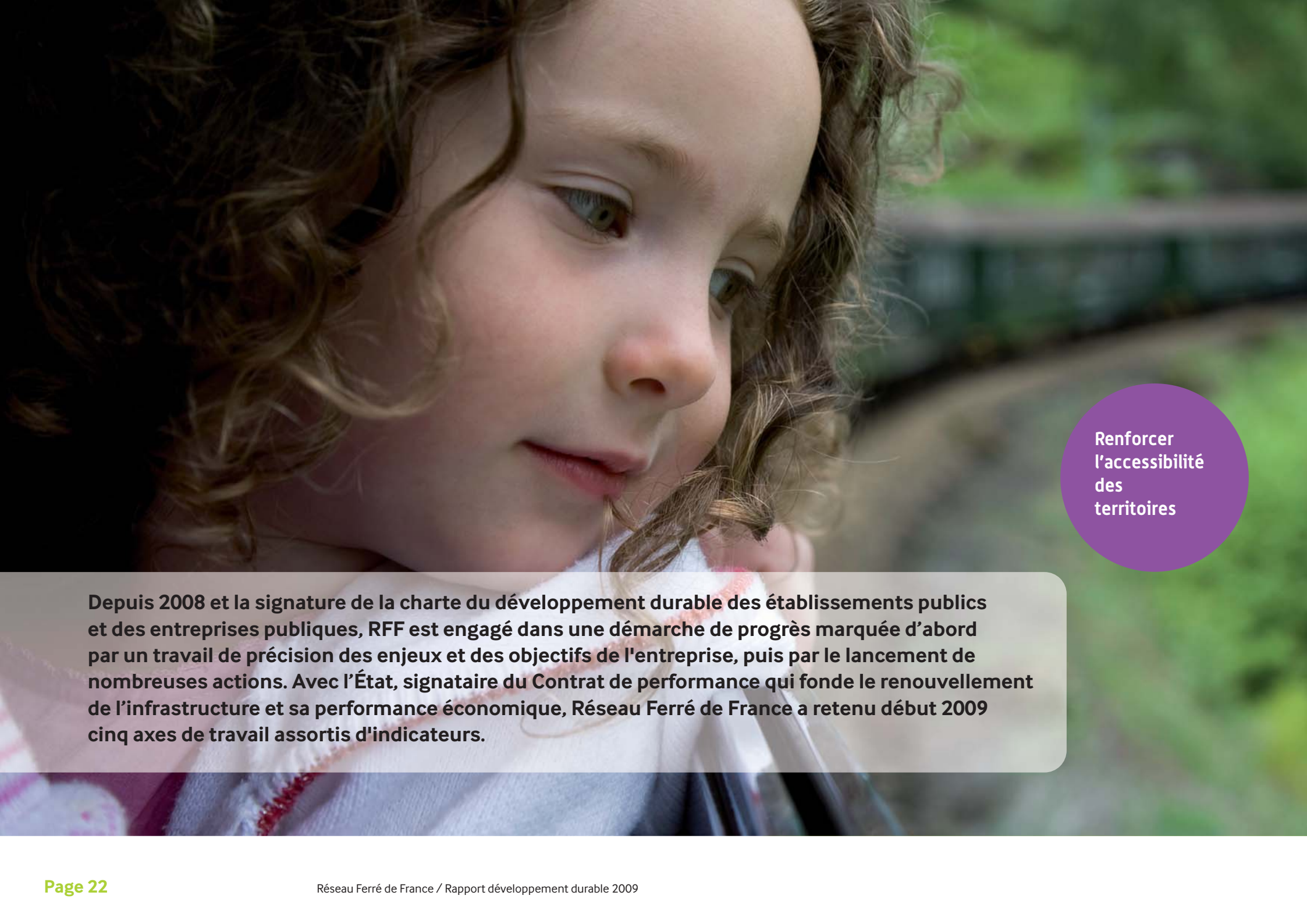
Sur le chantier de la branche est de la LGV Rhin-Rhône, RFF a innové tant en matière d'emploi que d'insertion sociale.

Pour la première fois en France sur un chantier de cette importance, RFF a mis en place pour l'ensemble de ses marchés de travaux une clause sociale destinée à favoriser le retour à l'emploi des personnes en insertion. Cette clause, qui oblige les entreprises à réserver 7 % du temps de travail à des personnes en situation de précarité, a donné des résultats au-delà des espérances : les entreprises ont embauché 700 personnes soit près de 12 % des heures travaillées en insertion professionnelle sur l'ensemble du chantier à la fin de l'année 2009. Cette clause est aujourd'hui reprise sur d'autres investissements conséquents, comme le plan rail Midi-Pyrénées.

INDICATEURS : RESPONSABILITÉ SOCIALE, MANAGEMENT ET RESSOURCES HUMAINES

Les indicateurs	2008	2009
Nombre moyen d'heures de formation par salarié	21,7 heures	23,4 heures
Pourcentage de salariés bénéficiant d'entretiens d'évaluation périodiques		100 % (entretien annuel) Entretien professionnel à la demande du salarié.
Diversité et égalité		
Situations hommes/femmes	Femmes = 411 ; Hommes = 528	Femmes = 510 ; Hommes = 656
Taux d'emploi de personnes handicapées	0,85 %	1,54 %
Recrutements de personnes éloignées de l'emploi		Plan senior 2009 : 19 embauches des « plus de 50 ans ». 15 Contrats uniques d'insertion signés en 2009 (demandeurs d'emploi, seniors et travailleurs handicapés).
Nombre d'emplois externalisés		4 ^{ème} trimestre 2009 : 43 Contrats d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, 57 Contrats de conseil et 47 prestataires.
Pourcentage de salariés formés à la déontologie et aux procédures anti-corruption		100 % de l'effectif a reçu le Code de déontologie RFF à l'embauche.
Œuvres sociales	584 825 €	685 911 €
Mécénat		12 000 € (expositions d'artistes au siège de RFF).

Les indicateurs sociaux rendent compte à la fois de la situation de RFF vis-à-vis des grands thèmes de la responsabilité sociale d'entreprise (gestion des compétences, diversité) et des sujets sur lesquels des progrès restent à réaliser de façon plus substantielle, le handicap par exemple. Le traitement de ces enjeux repose sur la mise en place d'accords d'entreprise par la direction et les instances représentatives du personnel.



Renforcer
l'accessibilité
des
territoires

Depuis 2008 et la signature de la charte du développement durable des établissements publics et des entreprises publiques, RFF est engagé dans une démarche de progrès marquée d'abord par un travail de précision des enjeux et des objectifs de l'entreprise, puis par le lancement de nombreuses actions. Avec l'État, signataire du Contrat de performance qui fonde le renouvellement de l'infrastructure et sa performance économique, Réseau Ferré de France a retenu début 2009 cinq axes de travail assortis d'indicateurs.

OPTIMISER LES ATOUTS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

CINQ PRIORITÉS POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

Insérer
le réseau
dans les cadres
de vie

Faire entrer le réseau
dans la modernité
industrielle et favoriser
l'innovation

Inscrire
le ferroviaire
dans un modèle
économique
durable

S'affirmer
comme
éco-proprétaire
exigeant

RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ DES TERRITOIRES

Les attentes croissantes vis-à-vis du transport ferroviaire donnent à Réseau Ferré de France un objectif clair : faire du réseau la colonne vertébrale de la mobilité durable. Pour y parvenir, le renforcement de l'accessibilité des territoires est prioritaire et le cadencement des horaires un des outils privilégiés par RFF pour y parvenir.



Si 10 % du trafic automobile de longue distance se reportait aujourd'hui sur le train, la demande de transport ferroviaire correspondant augmenterait de 29 %.

En 2008, le transport ferroviaire représentait 10,19 % de la mobilité motorisée des personnes et 10,04 % du transport de marchandises en France¹. Il a vocation à accueillir une part de plus en plus importante des déplacements, du fait de sa place centrale dans la chaîne de mobilité. Il est aussi un élément important de la compétitivité socio-économique française. Le train est ainsi le premier mode de transport des cadres dans leurs déplacements, à plus de 80 km pour motifs professionnels². Le report de trafic représente un enjeu de taille pour le gestionnaire d'infrastructure. Si 10 % du trafic automobile de longue distance se reportait aujourd'hui sur le train, la demande de transport ferroviaire correspondant augmenterait de 29 %³. Il s'agit là d'abord d'un enjeu de remplissage des trains, puis d'utilisation des capacités existantes sur le réseau et, enfin, de développement de lignes nouvelles.

Dans cette perspective de montée en charge, l'une des principales problématiques est d'assurer l'harmonie entre les différents usages d'un réseau qui restera durablement mixte avec des voyages à longue distance et à grande vitesse, du transport de fret à l'échelle européenne ou locale et de la mobilité quotidienne. Le métier de gestionnaire d'infrastructure requiert aussi de préserver la capacité nécessaire aux travaux de maintenance, afin de proposer de façon pérenne un service performant aux clients du réseau.

1 - Source : Commission des comptes des transports de la Nation. Les comptes des transports en 2008.

2 - Les données sont issues de l'analyse de l'Enquête nationale transport déplacement 2008.

3 - Source RFF à partir de données SETRA et MEEDDM/SOeS.

CADENCEMENT : POUR DES HORAIRES PLUS LISIBLES ET UN RÉSEAU MIEUX UTILISÉ

Instrument majeur de l'amélioration de la performance ferroviaire, le cadencement des horaires consiste à offrir aux clients du transport ferroviaire des trains réguliers et de bonnes correspondances. Il optimise la capacité de l'infrastructure ferroviaire, afin d'augmenter le potentiel de circulation et de satisfaire toute la diversité de la demande de transport. Il contribue directement à l'offre de mobilité en termes de continuité du service, de fréquence, de desserte et de fiabilité des temps de parcours, et met en cohérence toute la chaîne multimodale de transport. Par exemple, les autocars peuvent enfin se caler sur les horaires réguliers des trains. Le cadencement optimise aussi la capacité de l'infrastructure et standardise la gestion des situations perturbées.

Lancé en décembre 2007 en Rhône-Alpes, le cadencement a poursuivi son déploiement en 2009, essentiellement en Aquitaine, Bourgogne, Île-de-France, Normandie et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Sur l'ensemble de la France, il se traduit ces deux dernières années par une forte hausse des circulations et de la fréquentation des trains régionaux avec respectivement + 7,13 % de trains-km et + 10,98 % de voyageurs-km.

Pour le service annuel 2009, un progrès s'est amorcé pour le transport régional, avec 6,5 % de sillons cadencés demandés, mais surtout pour l'Île-de-France : Transilien a vu tripler sa demande de cadencement, de 12,6 à 39,2 %. Les trains de longue distance restaient eux à 2,0 %. De même pour les circulations ferroviaires, le cadencement structure l'action de RFF. Il est donc nécessaire de coordonner notre approche avec les Régions et de partager un plan commun pour le déploiement du cadencement.

RAPPROCHER LE TRAIN DES GRANDS FLUX DE MARCHANDISES

Les échanges européens et maritimes sont en forte croissance et offrent l'opportunité au transport ferroviaire de se positionner sur des trafics particulièrement bien adaptés, sur de longues distances et des volumes importants. Moyennant une offre adaptée et bien articulée avec les modes routier, maritime et fluvial, nous avons collectivement lieu de croire en l'avenir du fret ferroviaire. Annoncé le 16 septembre 2009 par le Gouvernement, *l'Engagement national pour le fret ferroviaire* restructure la politique française du fret et prévoit un investissement public à hauteur de 7 milliards d'euros d'ici 2020.

Objectif : atteindre en 2022 une part de marché de 25 % pour les modes alternatifs à la route. Les autoroutes ferroviaires en sont un élément essentiel. À travers les

CADENCEMENT DES TRAINS : L'HORIZON DÉCISIF DE 2012



C'est en 2012 que Réseau Ferré de France prévoit la mise en service du premier horaire s'appuyant sur une trame de sillons

cadencés couvrant l'ensemble du réseau. Cet horizon représente une opportunité de recomposition nationale de l'offre, du fait de la conjonction de projets structurants qui, cadencement ou pas, auraient entraîné un remaniement conséquent des horaires :

- La mise en service de la LGV Rhin-Rhône impacte l'ensemble du trafic, en particulier dans le quart sud-est de la France et vers la Suisse.

- Les travaux de construction des LGV Sud Europe Atlantique (SEA) et Bretagne - Pays de la Loire (BPL) nécessitent de réserver une capacité pour les travaux plus conséquente qu'à l'accoutumée.

Ceci entraîne la recomposition des horaires de toutes les circulations du secteur sud-

ouest, de la Bretagne au Midi.

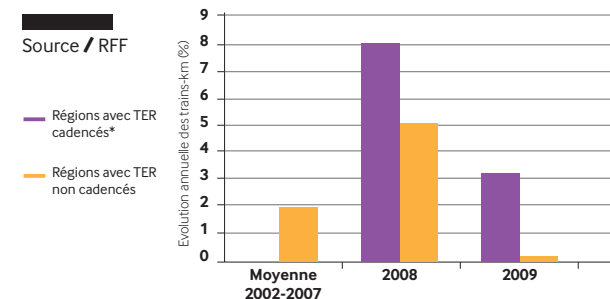
- La demande de sillons supplémentaires sur les axes de Paris à Bruxelles et Londres en 2012 oblige à une reconfiguration complète de l'offre sur le réseau nord, et ce sans pénaliser ni le fret ni les services régionaux de voyageurs.

L'horizon 2012 est une opportunité de faire un saut important dans le déploiement du cadencement, en particulier pour les trains régionaux.

La prochaine occasion de cette ampleur, sur laquelle RFF travaille déjà, n'interviendra probablement qu'en décembre 2016, du fait de la mise en service des LGV SEA et BPL.

Alpes, la première d'entre elles propose quatre allers-retours par jour et a transporté plus de 100 000 poids lourds en six ans. Entre le Luxembourg et Perpignan, l'autoroute ferroviaire créée en 2007 effectuait trois allers-retours quotidiens en 2009, avant de passer à quatre courant 2010. Deux nouvelles autoroutes ferroviaires sont prévues pour l'an prochain, de la région lilloise à la frontière espagnole d'une part, et vers Lyon d'autre part. Le renouveau du fret ferroviaire passe aussi par les grands ports maritimes. Réseau Ferré de France a signé en 2009 quatre partenariats avec les ports de Dunkerque, Le Havre, Nantes-Saint-Nazaire et Marseille. Le plus avancé, celui avec Le Havre, signé le 28 octobre 2009, prévoit par exemple le raccourcissement du temps de sortie du port pour les trains. Il donne également lieu à une étude d'itinéraire alternatif à l'axe de référence Le Havre-Rouen-Mantes-Paris.

ÉVOLUTION DE L'OFFRE TER SELON LE DÉPLOIEMENT DU CADENCEMENT PAR RÉGION



* Régions avec TER cadencés :
pour 2008 : Bourgogne et Rhône-Alpes
pour 2009 : Aquitaine, Basse-Normandie, Bourgogne, Franche-Comté, Haute-Normandie, Midi-Pyrénées, PACA et Rhône-Alpes

En 2008 et 2009, l'augmentation de l'offre dans les régions avec TER cadencés était de 3 points supérieure à celle des autres régions.

L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS

La France s'est engagée, par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, à une meilleure intégration sociale d'une part fragile de la population. Désignant les personnes âgées ou handicapées et toute personne temporairement sous contrainte physique ou d'encombrement – blessé, femme enceinte, adulte avec poussette ou gros bagages, etc. –, les personnes à mobilité réduite (PMR) représentent une part significative des clients du transport ferroviaire. RFF se doit de leur offrir un réseau accessible, qui améliore de fait l'ergonomie du service de transport pour tous.

Réseau Ferré de France met donc en œuvre un programme d'action destiné à améliorer l'accès aux trains du plus grand nombre d'usagers en travaillant sur :

- **les accès aux quais** par des rampes, ascenseurs ou traversées praticables ;
- **l'équipement des quais**, en bandes podotactiles par exemple ;
- **l'interface quai-train** pour effacer leur différence de hauteur.

Tout ne pourra se faire rapidement : les estimations basses du coût de la mise en accessibilité de l'ensemble des installations s'élèvent à 2,5 milliards d'euros d'investissements. Réseau Ferré de France a accéléré ses engagements et mis en place un premier programme d'investissement de 600 M€ d'ici 2015. Même si le temps nécessaire aux études a pesé sur le calendrier de démarrage du programme, et explique le décalage des réalisations par rapport aux objectifs, le net progrès réalisé en 2009 permet de maintenir l'objectif de 250 points d'arrêts rendus accessibles en 2012.

Mais, plus que jamais, le financement partenarial de ces opérations demeure un enjeu pour mener à bien ce programme.

ÉVOLUTION DU RÉSEAU INUTILISÉ

Le réseau ferré doit vivre au rythme des territoires et de l'évolution socio-économique de notre pays. Il en a suivi certaines mutations, évoluant en plein, mais aussi en creux. La métropolisation a soutenu le développement de la grande vitesse ferroviaire et des principales lignes régionales. Dans le même temps, environ 15 000 km du

réseau national ont été fermés à la circulation, depuis 1930 jusqu'à aujourd'hui, l'exode rural et l'émergence d'autres modes de transport affaiblissant durablement l'utilité de ces lignes. Près de la moitié de ce linéaire fait encore partie du patrimoine de RFF, sans perspective de reprise du trafic. Cependant, ce réseau conserve une valeur : son caractère linéaire peut donner lieu à des usages récréatifs, ou simplement constituer un espace naturel nouveau, au bénéfice de la biodiversité. Il n'est donc pas question d'abandonner les emprises inutilisées jusqu'à en oublier progressivement l'existence.

L'objectif doit être de redonner rapidement une nouvelle utilité collective à ce patrimoine.

INDICATEURS : RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ DES TERRITOIRES

Les indicateurs	2008	2009
Part des demandes de sillons cadencés (au service annuel)	Trains de longue distance : 2,1 % Transport régional : 5,34 % Île-de-France : 12,56 %	Trains de longue distance : 2,0 % Transport régional : 6,47 % Île-de-France : 39,16 %
Longueur de voies vertes projetées dans l'année	15 km	23 km
Nombre de gares accessibles aux PMR	Points d'arrêt rendus accessibles : 23 sur 50 prévus. Investissements d'accès aux trains : 41,3 M€ (41 M€ prévus).	Points d'arrêt rendus accessibles : 42 sur 50 prévus. Investissements d'accès aux trains : 55,3 M€ (58 M€ prévus).
Volume du trafic fret sur le réseau orienté fret	128 M sillons-km	94,8 M sillons-km (-25,9 %)
Temps perdu par les trains de fret pour cause infrastructure	834.662 min.	556.592 min. (-33,3 %)
Nombre de logements mis en chantier sur des terrains cédés par RFF	1 670	1 160

Les indicateurs de performance sélectionnés pour cet axe rendent compte de l'importance de la notion d'accessibilité dans la stratégie et dans chaque activité de RFF : amélioration de la performance, de la qualité de service et de la disponibilité du réseau ; lisibilité de l'offre de sillons à travers le cadencement ; renforcement des connexions avec les grands pôles générateurs de trafic ; mobilisation du patrimoine foncier pour la création de logements au plus près des transports collectifs ; mise en accessibilité des gares pour tous.

Avec la création de voies vertes, plus de 2 000 km d'anciennes lignes du réseau ferré national ont déjà retrouvé une utilité collective.

Déjà, plus de 2 000 km d'anciennes lignes du réseau ferré national ont ainsi été reconvertis en voies vertes, auxquels s'ajouteront 23 km du fait des décisions prises par RFF en 2009.

C'est à partir de ce constat pragmatique que RFF développe une nouvelle vision des lignes inutilisées, à partager avec l'ensemble des acteurs concernés.

Objectif : valoriser ces lignes plus activement et de manière concertée, afin d'accompagner l'émergence de projets utiles à la qualité de vie, au développement local et à une mobilité durable. En 2009, un travail commun entre la direction régionale Île-de-France de RFF, la Région Île-de-France et l'Institut d'aménagement et d'urbanisme a identifié dix lignes inutilisées pouvant encore présenter un intérêt ferroviaire. Parmi celles-ci, la ligne Flamboin – Montereau a été réouverte en 2009 pour un service de transport de ciment. Dans le cas des autres lignes désaffectées de la région, pour lesquelles il n'y a aucune perspective de réouverture au trafic ferroviaire et qui ne sont pas toutes la propriété de RFF, d'autres solutions permettraient de les mettre au service de la qualité de vie

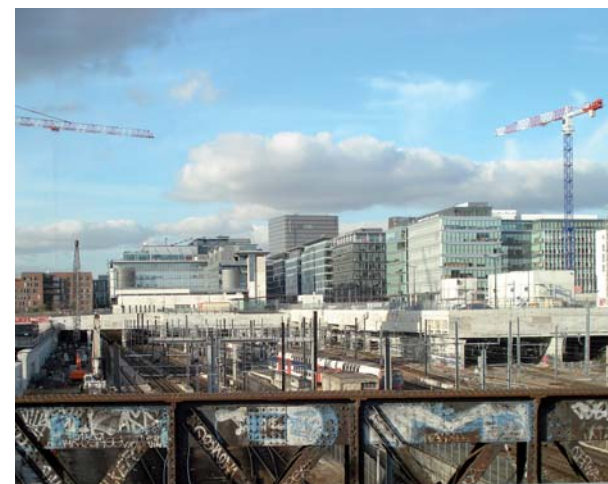
des territoires concernés (voies vertes, chemins de randonnée, etc.). RFF participe déjà dans plusieurs régions à de telles démarches de valorisation.

ARTICULER AMÉNAGEMENT URBAIN ET RÉSEAU FERRÉ

Tout réseau base sa pertinence sur les besoins des territoires qu'il dessert. Le transport ferroviaire est adéquat pour relier les pôles urbains entre eux, ou desservir les régions densément peuplées. En revanche, le train est mis en difficulté dans les espaces où règne la dispersion des activités humaines. Ceci est particulièrement le cas des espaces périurbains, en forte croissance mais où le manque d'articulation entre les politiques d'urbanisme et de transport impose l'usage de la voiture. C'est en cohérence avec les projets urbains que les projets ferroviaires contribueront à l'efficacité et à la qualité de vie des territoires. Le principe d'un urbanisme orienté vers le rail s'affirme ainsi progressivement, appelant les collectivités territoriales et RFF à travailler sur une vision urbaine commune.

C'est là une opportunité historique de mettre en valeur les nombreuses étoiles ferroviaires, qui rayonnent depuis toutes les grandes villes françaises, et de réfléchir aux moyens les plus efficaces de les mettre à la disposition de millions de Français. RFF a entamé un travail de fond pour actualiser son analyse et ses moyens d'actions dans ce domaine. L'entreprise a commencé par des actions de recherche et de prospective avec l'appui des structures d'enseignement et de recherche en géographie-aménagement de l'université de Paris 1. Par exemple, l'analyse de la dynamique géographique autour de cinq étoiles ferroviaires françaises a permis, en 2009, de faire le point sur la réalité de l'articulation entre urbanisme et réseau ferré et de mieux comprendre le rôle que pourrait jouer RFF en zone périurbaine.

LE PATRIMOINE AU SERVICE D'UN URBANISME DURABLE



Deuxième propriétaire foncier de France, RFF dispose de terrains pouvant contribuer à construire la ville durable autour du réseau ferré.

Ce patrimoine, hérité du XIX^e siècle et situé au cœur du tissu urbain, fait l'objet de cessions au bénéfice du renouvellement et de l'aménagement urbains lorsqu'il n'est pas utile au développement ferroviaire. RFF est ainsi un acteur à part entière de la concrétisation de l'engagement national pour le logement, pris en 2006 par l'État : 1 160 logements seront construits sur les terrains cédés par RFF en 2009, dont plus de 20 % de logements sociaux. Réseau Ferré de France participe aussi à plusieurs projets d'écoquartiers sur les terrains cédés par l'entreprise, à Nancy ou en région parisienne par exemple.

INTÉGRER LE RÉSEAU DANS LES CADRES DE VIE

Le transport ferroviaire ne peut se satisfaire du postulat selon lequel il serait vertueux par nature sur le plan écologique. Les attentes fortes exprimées par la collectivité au terme du Grenelle de l'environnement pour un système de transport davantage tourné vers le rail portent des exigences élevées quant à la maîtrise de ses impacts sur les milieux humains et naturels.



RFF doit ainsi cultiver un souci permanent de la proximité, afin d'améliorer la cohabitation du transport ferroviaire avec ses voisins. Si la séparation physique entre le système ferroviaire et son environnement est nécessaire à une sécurité sans faille, elle ne doit plus constituer une muraille renvoyant dos à dos le gestionnaire d'infrastructure et les riverains des espaces ferroviaires. Lutter contre le bruit, augmenter un niveau de sécurité déjà très élevé, mieux comprendre la dynamique des écosystèmes pour préserver la biodiversité sont des priorités qui ont mobilisé Réseau Ferré de France en 2009, dans un esprit de concertation favorable à l'émergence de solutions partagées. Investissement, innovation technologique et organisationnelle, recherche scientifique constituent autant de leviers pour une nouvelle approche de la proximité, orientée vers l'environnement du réseau ferroviaire.

LES SOLUTIONS ALTERNATIVES AUX MURS ANTIBRUIT

Le traitement du bruit à la source, au plus près du réseau ferré existant, est privilégié, car il permet la protection la plus étendue, à l'intérieur tout comme à l'extérieur des bâtiments. La solution la plus courante consiste en l'édification d'écrans antibruit ou de buttes de terre, au plus près de la voie. Le gain est de l'ordre de 10 décibels. Mais cette solution n'est viable qu'en zone d'habitat dense, compte tenu de son coût très élevé. Pour les riverains isolés, la solution la plus efficace reste la protection en façade. Par ailleurs, pour être plus efficace, la lutte contre le bruit doit faire appel à des solutions composées, associant matériel roulant et exploitation aux actions sur la voie. RFF expérimente des dispositifs innovants, plus légers, tels que les absorbeurs sur rail. Pour les projets neufs, les enjeux diffèrent, car toute nouvelle construction d'un bâtiment le long d'une voie existante est tenue de se protéger efficacement de la source de bruit, et toute nouvelle infrastructure ferroviaire dispose des protections acoustiques qui permettent le respect de la réglementation.

LUTTE CONTRE LE BRUIT : VERS DES RÉPONSES COMPOSÉES

Le bruit, principale nuisance associée au rail, constitue sans nul doute l'un des principaux enjeux d'intégration réussie du réseau ferré dans son environnement. Sur certains territoires particulièrement exposés, il peut rendre inacceptable tout trafic supplémentaire. RFF investit sur le réseau et les habitations à proximité des voies pour diminuer les nuisances acoustiques. En 2009, l'inventaire des « points noirs bruit » (PNB) le long des voies classées bruyantes a été achevé sur 20 régions puis transmis aux Observatoires du bruit des transports terrestres départementaux et régionaux. Le nombre de bâtiments PNB à traiter est estimé à 50 000. Il précise l'ampleur du programme de résorption. La résorption des « points noirs bruit » ferroviaires fait l'objet d'un plan d'action encadré par le Contrat de performance

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 de béton et longs rails soudés	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	++

entre l'État et RFF ainsi que d'un accord-cadre entre l'ADEME et RFF signé le 1^{er} décembre 2009. Le premier engage le traitement de 2 500 PNB entre 2008 et 2012, sur un budget RFF/AFITF de 37 M€. Le second met en place un dispositif de financement partenarial où l'ADEME apporte un financement de 66,7 M€ pour 2009-2011, pour accélérer le programme de résorption. Ces deux programmes ont démarré fin 2009 et les premiers résultats, quoique limités dans l'absolu, sont encourageants pour l'avenir. En 2009, RFF a traité 203 bâtiments « points noirs du bruit » : 12 dans le cadre du programme de résorption des PNB pour un montant de 190 k€ et 191 dans le cadre de projets d'investissement, avec des financements propres. Environ 2 700 personnes ont bénéficié de ces opérations de réduction des nuisances sonores. La signature de six conventions avec l'ADEME, fin 2009, laisse présager une véritable accélération en 2010.

SÉCURITÉ : INFORMATION ET PRÉVENTION GLOBALE

Le système ferroviaire présente un très haut niveau de sécurité. Le nombre de tués sur le réseau ferré français est en baisse régulière depuis dix ans. RFF entreprend des actions de terrain, afin de continuer à progresser. Pour ses usagers, le réseau ferré est d'une sécurité quasi-absolue. Proportionnellement au trafic, le transport ferroviaire de voyageurs était en France 52 fois plus sûr que la route en 2008. Cette année, 90 % des tués sur le réseau,

ACCIDENTOLOGIE SUR LES CHANTIERS FERROVIAIRES

Cet indicateur est historiquement absent des bilans de la sécurité ferroviaire. Cette préoccupation majeure et quotidienne sur nos chantiers, qui a vu des progrès très importants ces dernières années, doit également être un sujet de transparence, car elle est partie intégrante de la responsabilité de maître d'ouvrage de RFF. Les chantiers seront à l'avenir plus nombreux et Réseau Ferré de France

36 morts au droit de passages à niveau et 32 personnes tuées sur les voies de circulation, n'impliquent pas la responsabilité de RFF. Au-delà des campagnes de sensibilisation, la marge de progrès de RFF est faible, car ces décès trouvent leur origine dans le non-respect des règles de sécurité et de prévention, tel que l'intrusion sur les voies, ou le franchissement des barrières de passages à niveau après leur fermeture. Toutefois, RFF poursuit une action volontariste de réduction du risque, tant aux passages à niveau que concernant l'intrusion sur les voies.

LES PASSAGES À NIVEAU : DES EFFORTS CONSTANTS POURSUIVIS EN 2009

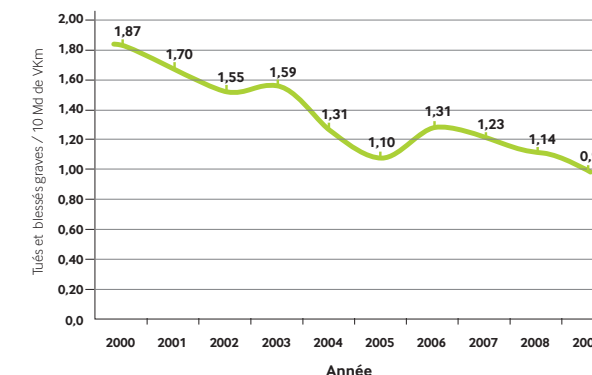
Tous les événements mortels aux passages à niveau en 2009 ont été le fait de comportements dangereux des automobilistes : franchissement du PN ou des barrières, non-respect des signaux. Autrement dit, un accident de passage à niveau constitue d'abord un accident de la route. La suppression par construction d'un pont ou d'un souterrain est une solution efficace, mais impossible à appliquer aux plus de 18 000 passages à niveau de France. Opération longue et onéreuse, elle demande la coordination entre les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire et routière, dure entre 4 et 6 ans et coûte en général plus de 5 M€. La priorité porte donc sur l'aménagement ou la suppression des passages à niveau les plus préoccupants. Les aménagements consistent, par exemple, à améliorer la

met actuellement en place un réseau fiable de remontée d'informations. En 2009, aucune victime n'est à déplorer sur les chantiers des grands projets de RFF (ligne nouvelle Rhin-Rhône branche est). Cette statistique sera complétée à compter de 2010 pour les projets régionaux.

visibilité des feux, réduire la vitesse des usagers de la route à l'approche du passage, améliorer la signalisation routière, ou supprimer le passage à niveau, par une modification de l'itinéraire routier lorsque le trafic est faible ou par la création d'un pont ou d'un passage inférieur. En 2009, plus de 46 M€ ont été investis dans la suppression de 6 passages à niveau, l'aménagement de 18 et la sécurité globale du réseau. Face au coût des actions classiques, de nouvelles solutions sont nécessaires pour continuer à réduire le nombre d'accidents. RFF participe ainsi à des expérimentations de contrôle-sanction automatique des franchissements en infraction ainsi qu'à des actions de prévention routière, en coopération avec la Sécurité Routière, l'association Prévention Routière et les collectivités territoriales. L'ensemble des directions régionales de l'entreprise a ainsi participé, en juin 2009, à une journée de prévention du risque aux passages à niveau, à l'occasion de la Journée européenne de la sécurité routière.

NOMBRE DE VICTIMES SUR LE RÉSEAU FERRÉ ENTRE 2000 ET 2009

Source / RFF - Rapport sécurité 2009



AGIR POUR LA BIODIVERSITÉ

La complexité des interactions écologiques et l'importance des impacts des activités humaines sur ces interactions requièrent une attention de plus en plus poussée de la part des pouvoirs publics comme des acteurs économiques. L'extinction accélérée des espèces aura des conséquences potentiellement très importantes, à commencer par la perte de « services écologiques » rendus à l'homme.

De par sa structure, le réseau ferré national engendre divers impacts sur la faune et la flore, qui doivent être mieux évalués. Son action peut engendrer des pertes directes d'habitats au moment des constructions de voies, ou isoler des populations biologiques en raison d'un effet de barrière. À l'inverse, les dépendances vertes à proximité des voies servent de refuge à certaines espèces, ou de corridors facilitant leur dispersion. À cet égard, le réseau ferroviaire contribue positivement, sous certaines conditions, à la trame verte nationale.

RFF a donc une responsabilité à assumer. Dans ses activités, notamment de développement du réseau, RFF privilégie d'abord l'évitement des impacts sur les milieux naturels, dès le tout début de la conception des projets. Le principe d'évitement est ensuite appliqué tout au long des études, celles-ci se précisant progressivement : à chaque étape, son échelle de précision dans la prise en considération des impacts potentiels. À chaque étape, les impacts qui ne peuvent être évités sont réduits, puis les « impacts résiduels » donnent lieu à compensation.

La compensation des effets négatifs résiduels consiste à restaurer ou recréer des milieux riches en biodiversité dans les zones adjacentes aux emprises comme des mares ou des zones humides. D'autres mesures d'accompagnement mettent en valeur des sites d'intérêt écologique à proximité des lignes nouvelles.

En phase de réalisation, RFF s'assure d'une maîtrise des impacts tout au long de la phase chantier. Les mesures mises en place sur les projets en cours sont l'aboutissement d'une trentaine d'années de progrès en ingénierie de l'intégration environnementale, illustrés par les 88 passages à faune de la LGV Rhin-Rhône branche est, actuellement en chantier. De nombreux autres exemples témoignent de cette dynamique : l'expérimentation de nouvelles techniques de maîtrise de la végétation, sur la ligne Narbonne – Port-Bou ou dans le projet de réouverture de Nantes-Chateaubriand, ou encore le développement de modes de gestion écologique des dépendances vertes qui améliore le rôle de corridor.

CONCERTATION ET CADRE DE VIE

La participation des parties prenantes est consubstantielle de toute démarche de développement durable. Réseau Ferré de France a fait de ce principe une valeur forte, et améliore son approche de la concertation pour mieux construire et partager la légitimité de projets qui engagent l'avenir. Les projets de développement ont une portée interrégionale, nationale, voire européenne. Ils constituent des choix d'avenir pour l'ensemble de la collectivité nationale. Mais, ils doivent aussi s'ancrer localement dans les territoires qu'ils traversent. Les inquiétudes suscitées par la perspective d'une nouvelle grande infrastructure nous renvoient constamment à cette exigence de participation et d'écoute. Le temps « perdu » dans la concertation est en fait du temps gagné dans la vie d'un projet.

Avec les nombreux grands projets lancés depuis sa création, RFF a consolidé son expérience de la concertation à toutes les phases de développement d'une nouvelle ligne ferroviaire.

Le retour d'expérience montre que des dispositifs complets et élaborés sont nécessaires. Ceux-ci incluent des ateliers thématiques et pluralistes sur l'aménagement du territoire, l'environnement ou encore le foncier, mais également une information et une consultation du public et la mise en place d'un garant de la concertation, ainsi que la formalisation des principes et règles du jeu dans une charte. RFF ne méconnaît pas le chemin qui reste à parcourir.

Le degré de participation du public, par exemple, demeure inégal. Par ailleurs, RFF doit encore développer la concertation autour des projets de taille plus modeste. Cette exigence d'ouverture porte aussi sur le réseau existant. Sur 30 000 km, le réseau ferré côtoie les habitants du territoire national. L'entreprise doit donc mieux faire partager la légitimité des interventions qui font évoluer l'utilisation ou la consistance du réseau.

Porteur d'innovation, RFF est le seul maître d'ouvrage à organiser la concertation post-débat public autour d'un garant nommé en lien avec la Commission nationale du débat public.



INDICATEURS : INTÉGRER LE RÉSEAU DANS LES CADRES DE VIE

Les indicateurs	2008	2009
Nombre de points noirs bruits (PNB) traités	-	203 bâtiments (dont 191 traités dans le cadre de projets d'investissement).
Population impactée par les PNB traités	-	Environ 2 700 personnes.
Investissements cumulés PNB (hors investissements réfection voie et lignes nouvelles)	-	0,190 M€
Passages à niveau préoccupants supprimés	9	6, soit un total de 15 PN traités, pour un engagement de 14.
Passages à niveau préoccupants améliorés	29	18
Total des investissements sécurité (dont sureté de l'infrastructure, sécurisation tunnels, passages à niveau...)	42,4 M€	42,1 M€
Nombre d'accidents ferroviaires		
Personnes tuées (hors suicide et tentatives de suicide)	93	76
Personnes blessées (hors suicide et tentatives de suicide)	39	61
Nombre de tués et blessés graves par suicide (changement de périmètre entre 2008 et 2009)	326	367
Nombres d'accidents sur les chantiers de RFF (ne concerne que le chantier de la LGV Rhin-Rhône en 2009)		
Personnes tuées	-	0
Personnes blessées graves	-	0

Intégrer le réseau dans les territoires et les habitats qu'il traverse est à la fois un impératif de responsabilité sociale et une condition au développement harmonieux du transport ferroviaire. Les indicateurs illustrent les investissements mobilisés pour traduire ces enjeux en action en matière de sécurité et de réduction des nuisances, notamment sonores. Ils ne traduisent qu'une partie de l'effort consenti pour prendre en compte l'impératif de proximité dans la gestion et le développement du réseau ferroviaire.

L'exigence d'ouverture et de concertation doit aussi porter sur le réseau existant

UN DÉBAT PUBLIC INNOVANT : LE CAS DE LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Le débat public sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2020, s'est déroulé en Languedoc-Roussillon du 3 mars au 3 juillet 2009. C'est le premier débat public faisant suite au Grenelle de l'environnement, plaçant les questions de durabilité au cœur des échanges. Ponctué par 12 réunions publiques et 11 réunions d'acteurs, il a offert la possibilité aux citoyens, élus, collectivités, acteurs économiques, institutions et associations de s'informer, s'exprimer et dialoguer. La Commission nationale du débat public a souligné le caractère exemplaire de ce débat, tant par le niveau de participation que par la qualité des avis exprimés et la sérénité des échanges. L'innovation de ce débat repose également sur les options retenues, notamment la mixité des trafics, sur un objectif plus assumé de mettre la ligne nouvelle au service du développement régional, et sur un dispositif de concertation prévu dès la fin du débat public.

FAIRE ENTRER LE RÉSEAU DANS LA MODERNITÉ INDUSTRI

La modernisation des processus et des techniques est nécessaire pour augmenter la performance du réseau, tout en maîtrisant les coûts. Au-delà, stimuler l'innovation dans l'ensemble du secteur ferroviaire, extrêmement complexe et imprégné par l'histoire, est un impératif pour mieux répondre à l'évolution rapide des attentes de nos parties prenantes.



L'esprit d'innovation consiste pour RFF à proposer de nouvelles techniques, mais aussi à moderniser les méthodes et l'organisation de la maintenance pour réduire les coûts et améliorer la qualité et l'efficacité du réseau, sur la base de retours d'expérience formateurs. Cet objectif se traduit sur le plan industriel par des programmes ambitieux.

L'innovation à RFF prend également en compte les enjeux de durabilité dans les investissements, notamment pour les grands projets, et intègre de nouveaux outils aux processus et méthodes de conception et de réalisation. Elle s'intéresse à l'efficacité carbone tout au long du cycle de vie d'une infrastructure. Cette tendance de fond s'est renforcée de manière significative en 2009.

L'innovation, c'est enfin imaginer et créer les technologies de demain, avec un ambitieux programme de recherche.

RENOUVELLEMENT DE L'INFRASTRUCTURE : CROISSANCE DES INVESTISSEMENTS

Le réseau ferré national constitue un capital public de grande valeur. Il doit être régulièrement renouvelé et entretenu pour conserver son utilité. En ce sens, Réseau Ferré de France a entrepris depuis 2006 un programme de rénovation sans précédent.

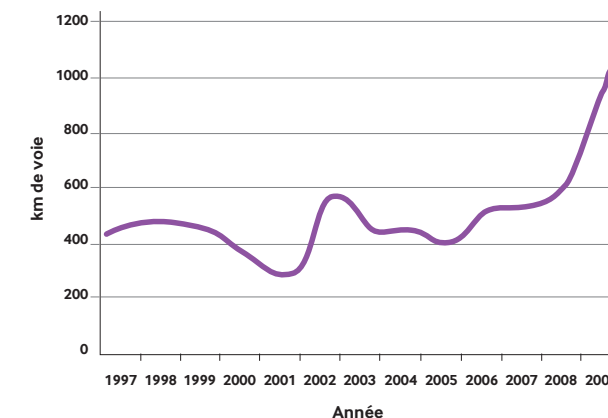
Les sommes investies dans le renouvellement ont augmenté de 54 % en deux ans. En 2009, pour la première fois, les investissements de renouvellement ont été supérieurs aux investissements de développement, avec 1,35 milliard d'euros dépensés sur les lignes principales. La hausse des investissements de rénovation exige des gains de productivité. C'est pourquoi l'entreprise massifie l'entretien et le renouvellement du réseau. Même si des progrès restent à faire, le résultat est déjà tangible puisque le coût des opérations de renouvellement est en voie de stabilisation en 2009, pour la première fois depuis des années.

AVANCEMENT DES PROGRAMMES DE MODERNISATION

En dehors des lignes à grande vitesse, le réseau est vieux de plus d'un siècle. Construit pour des trajets à l'intérieur des frontières nationales, il vit aujourd'hui les mutations

RENOUVELLEMENT DE VOIE SUR LE RÉSEAU FERRÉ

Source / RFF



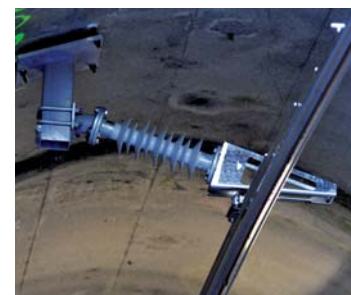
techniques et réglementaires nécessaires à son ouverture européenne et à une exploitation plus efficace. Des systèmes communs de signalisation et de communication se déploient dans toute l'Europe. Ces technologies permettent aussi des gains d'efficacité : un poste informatisé assure la commande d'aiguillages autrefois éparpillée en des centaines de lieux.

En septembre 2009, RFF a attribué à Alstom Transport le marché concernant la première phase du déploiement en France du système européen de signalisation, l'ETCS – European Train Control System – sur les lignes classiques du réseau ferré national. Déployé sur 2 200 km de lignes à l'horizon 2018, ce système équipera en priorité les deux grands corridors de fret européens qui traversent la France : les corridors C (Anvers – Bâle/Lyon) et D (Valencia – Budapest). Contribuant à l'interopérabilité du réseau, l'ETCS bénéficie du soutien financier de l'Union Européenne. Le projet GSM-Rail constitue un autre élément d'interopérabilité par la construction d'un réseau européen de communication numérique sans fil. En 2009, RFF a achevé le déploiement du GSM-Rail dans l'est de la France, qui couvre 2 800 km de lignes, dont la LGV est-européenne. RFF a également confié par Contrat de partenariat public privé (PPP) au groupement SYNERAIL formé de Vinci, TDF, SFR et AXA le déploiement et le financement du réseau GSM-Rail d'ici la mi-2015 pour 11 400 km de lignes ainsi que son exploitation jusqu'en 2025.

Ces deux projets faciliteront la circulation des trains au-delà des frontières, soutenant la constitution et l'ouverture du réseau ferroviaire européen.

Le projet de Commande centralisée du réseau (CCR) constitue une autre évolution majeure. Il s'agit de bâtir, au cours des vingt prochaines années, 16 « tours de contrôle » ferroviaires qui centraliseront les informations du réseau, en se substituant aux plus de 1500 centres de décision de l'infrastructure répartis sur tout le territoire national. Ce programme requiert un effort d'investissement annuel supplémentaire par rapport au seul renouvellement du système existant. Cependant, il permettra d'améliorer fortement la gestion du réseau tout en diminuant ses coûts d'exploitation. L'année 2009 marque un tournant en mettant la touche finale à deux des premiers bâtiments (Dijon et Lyon) destinés à recevoir les premiers secteurs de circulation, maillon élémentaire de la commande centralisée du réseau. Ces secteurs de circulation seront mis en service courant 2010.

INNOVATION SUR L'INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU : LE RETOUR DE LA CATÉNAIRE RIGIDE



Alors que la première caténaire rigide a été posée en 1900 dans la gare parisienne de Paris-Orsay, jamais cette technologie n'avait été déployée sur le réseau ferroviaire français, en dehors du RER C intra muros. Ce type de caténaire est très largement utilisé à l'étranger. Cette solution

technique permet de pincer le fil de contact dans un profilé rigide pouvant être soit directement fixé à une voûte (dans le cas d'un tunnel), soit suspendu à l'aide de pylônes haubanés. Ses avantages multiples résident principalement dans son utilisation sur des voies couvertes. En effet, la caténaire rigide nécessite des distances d'isolation, entre le fil de contact et l'infrastructure, beaucoup plus faibles que la caténaire classique, ce qui permet de dégager plus facilement les gabarits nécessaires dans les tunnels. De plus, le fil de contact n'est pas sous tension mécanique et ne subit aucun soulèvement. Donc, il ne nécessite quasiment pas de maintenance. Réseau Ferré de France a mis en œuvre cette solution prometteuse, sous une forme évoluée, dans 5 600 mètres de tunnels sur la ligne du Haut-Bugey. Elle pourra à l'avenir être utilisée pour d'autres projets sur le réseau.

Des investissements pour des succès opérationnels

968

C'est le nombre de km de voie renouvelés, soit près du double de l'année 2006.

440

C'est le nombre de km de caténares remplacés.

1^{ère}

« tour de contrôle » mise en service à Dijon, dans le cadre du programme de Commande centralisée du réseau.

NOUVELLE APPROCHE : DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR LES GRANDS PROJETS

L'État a confié à Réseau Ferré de France la réalisation d'un ambitieux programme de développement de lignes nouvelles, qui doivent renforcer l'armature du réseau français et européen à grande vitesse.

Cette mission s'accompagne d'une exigence : concevoir et réaliser des infrastructures qui respectent l'esprit et la lettre du Grenelle de l'environnement. Ceci induit une nouvelle approche en termes de développement durable, totalement intégrée aux études et aux travaux.

Elle s'illustre notamment par une recherche d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de nouvelles méthodes pour prendre en compte les enjeux de biodiversité, et une conception plus écologique des ouvrages et bâtiments.

Par exemple, dans le cadre du projet de contournement de Nîmes et Montpellier, RFF a réalisé en partenariat avec le Conservatoire des espaces naturels du Languedoc-Roussillon, la chambre d'agriculture et le centre ornithologique du Gard, ainsi que la SAFER, un catalogue de mesures agri-environnementales. Celui-ci vise à diminuer l'impact du projet sur plusieurs espèces d'oiseaux protégés, se caractérisant notamment par des Contrats de gestion agricole favorables à l'outarde canepetière. Prosaïquement, près de 270 hectares de bonnes pratiques culturales ont été contractualisés avec des agriculteurs des Costières en 2007 - 2008 et 57 ha mis en gestion en 2009.

Ces mesures ont été mises en place à l'initiative de RFF afin de tester leur efficacité avant leur mise en œuvre à plus grande échelle dans le cadre des mesures compensatoires liées à l'impact du projet ferroviaire sur le site Natura 2000.

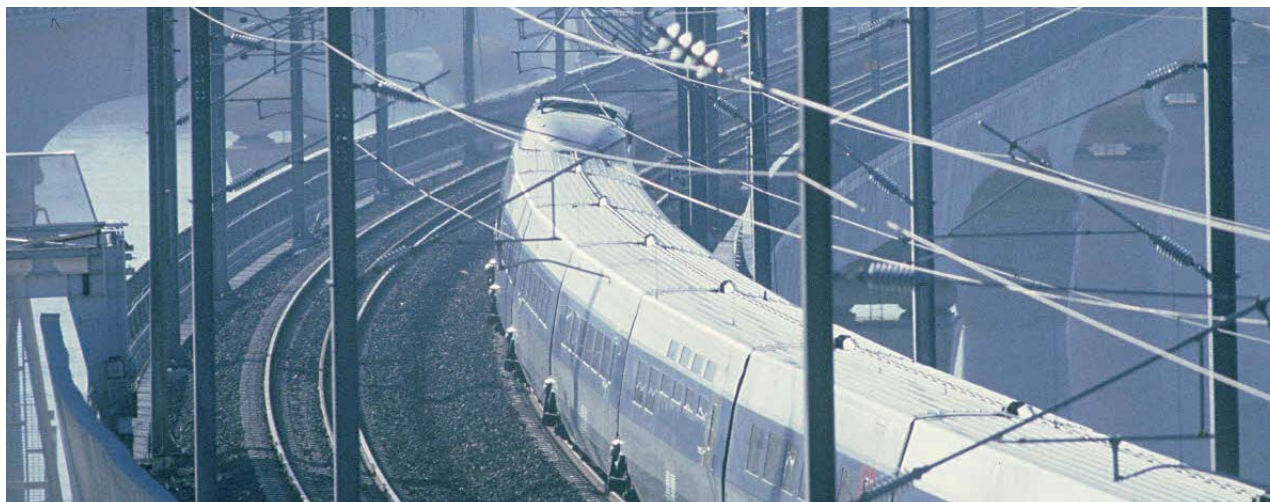


CONCEPTION DES LIGNES NOUVELLES : UN PLAN D'ACTION DÉVELOPPEMENT DURABLE INTÉGRÉ

La charte développement durable des Grands projets du Sud-Ouest

Constituant à ce jour la démarche la plus avancée en la matière, elle se traduit par un plan d'action qui engage, autour de la maîtrise d'ouvrage, tous les acteurs de la conception. Elle comporte 21 engagements très pragmatiques organisés en six axes :

- Accessibilité des territoires et services aux usagers
- Qualité des infrastructures et performance des équipements
- Environnement et ressources naturelles
- Contribution au dynamisme des territoires
- Gouvernance
- Dimension sociale et économique du projet



LE PROGRAMME DE RECHERCHE RFF 2010 – 2012

Depuis 1999, Réseau Ferré de France finance un programme de recherche sur l'infrastructure ferroviaire, sa maintenance et son exploitation. La mise en œuvre de ce programme était jusqu'alors confiée au gestionnaire d'infrastructure délégué, la SNCF.

Élément vital de la performance à long terme de l'entreprise, la recherche n'a de sens que si ses résultats servent une stratégie créatrice de valeur durable. Afin de mieux piloter l'innovation technologique au service de l'efficacité du réseau ferroviaire, RFF a posé en 2009 les bases d'un programme de recherche pluriannuel, en lien direct avec les objectifs stratégiques de l'entreprise, et conduit directement par elle. Ce programme s'articule autour de quatre axes, déclinés en thématiques :

- diminuer les coûts de l'infrastructure ;
- augmenter le débit des infrastructures existantes, la fiabilité et la réactivité du système d'exploitation ;
- améliorer le bilan environnemental, social et sécuritaire du rail ;
- prendre part à la réflexion prospective sur les liens entre aménagement et mobilité.

Le programme de recherche 2010-2012 a été inauguré par le lancement d'une dizaine de projets avec de nouveaux partenaires de recherche, parmi lesquels quatre projets directement liés aux objectifs de développement durable :

- améliorer l'efficacité énergie/carbone de la politique d'investissement, *en partenariat avec le Laboratoire central des Ponts et Chaussées* ;
- analyser les cycles de vie des composantes de l'infrastructure dans une perspective d'éco-conception, *en partenariat avec l'École nationale des Ponts et Chaussées* ;

- rendre plus écologiques les corridors d'infrastructures ferroviaires, *en partenariat avec l'Institut de recherche pour le développement et le Muséum national d'Histoire naturelle* ;
- comprendre l'articulation du réseau ferré avec l'aménagement urbain, *en partenariat avec le Centre de recherche sur les réseaux, l'industrie et l'aménagement de l'université de Paris 1*.



INDICATEUR : FAIRE ENTRER LE RÉSEAU DANS LA MODERNITÉ INDUSTRIELLE ET FAVORISER L'INNOVATION

Les indicateurs

	2008	2009
Coût des opérations de renouvellement sur voies principales (UIC 1-6)	1 135 k€/km	1 152 k€ / km

L'innovation est partie intégrante du nouveau modèle industriel et économique de RFF : le développement de nouvelles solutions techniques et organisationnelles constitue un gisement d'efficacité et d'économie pour les investissements sur le réseau. À cet égard, le coût des opérations de renouvellement est un indicateur de performance qui traduit l'efficacité de ces nouvelles approches. La maîtrise, puis la réduction de ce coût impliquent une révision du processus, long, de conception et d'organisation des projets. Les résultats 2009 tracent la perspective d'une stabilisation de ces coûts.

S’AFFIRMER COMME ÉCO-PROPRIÉTAIRE EXIGEANT

Pour Réseau Ferré de France, être éco-propritaire c’est afficher un bilan, avec son actif : les bénéfices environnementaux du transport ferroviaire, et son passif : les impacts environnementaux, et œuvrer à l’amélioration de ce bilan dans un esprit de responsabilité.

Le réseau ferroviaire est un actif public de grande valeur qui rend des services essentiels à la communauté, et dont cette dernière exige de plus en plus. Mais c’est aussi un outil industriel ancien, construit avant que les impacts de l’activité économique sur l’environnement ne soient connus et réglementés, et placé à proximité des lieux de vie humains et naturels.

Gérer le réseau de façon responsable revient d’abord à mieux connaître ses impacts, puis en assumer collectivement la remise à niveau dans une démarche de transparence et de prise en compte du long terme. Gérer le réseau de façon durable, c’est aussi porter une politique volontaire de maîtrise des risques et des impacts environnementaux dans tous les compartiments de l’activité, en repérant les risques émergents ou futurs pour éviter les impacts de demain. Cette gestion responsable considère la maîtrise des risques environnementaux comme partie intégrante du modèle industriel et économique du réseau, en adoptant un principe de gestion visant à optimiser l’empreinte et à réduire son coût sur le cycle de vie de l’infrastructure.

MAÎTRISE DU RISQUE ENVIRONNEMENTAL

Parmi les multiples enjeux environnementaux, les déchets, la dépollution des transformateurs électriques et l’utilisation des produits phytosanitaires pour le désherbage retiennent le plus l’attention de l’entreprise.

Dans le domaine des déchets, RFF a pris acte des questionnements soulevés lors du Grenelle de l’environnement sur la dangerosité des traverses en bois imprégnées de créosote. Par mesure de précaution, elle a interdit toute cession de traverses en fin de vie. Celles-ci seront désormais entièrement traitées dans des filières agréées.

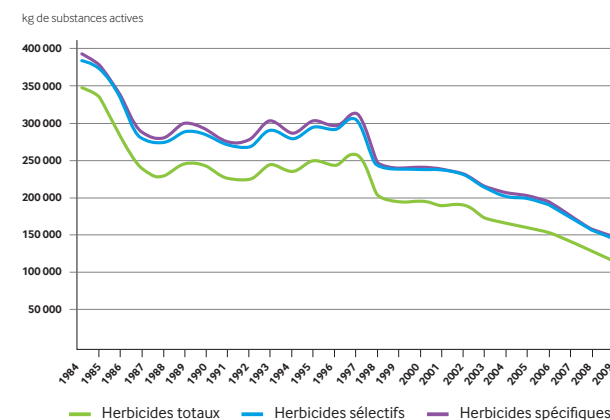
Réseau Ferré de France a mené en 2009 une opération importante de dépose d’un ancien système de communication radio entre la voie et le train. Elle s’est assurée de la qualité du recueil et la mise en filière des déchets d’équipements électriques anciens, susceptibles de contenir des métaux lourds comme le plomb ou le cadmium.

L’électrification du réseau conduit Réseau Ferré de France à disposer d’un vaste parc de transformateurs électriques. En accord avec le ministère de l’Écologie, l’entreprise a engagé dès 2003 un plan particulier d’élimination des polychlorobiphényles longtemps utilisés dans l’industrie électrique pour leurs qualités d’isolation. Celui-ci permettra à RFF de respecter l’objectif initial d’une décontamination totale à la fin de l’année 2010.

L’entreprise a, en outre, lancé en 2009 deux opérations pilotes pour tester des solutions techniques d’infrastructure qui limitent par construction la croissance végétale. Plus largement, des réflexions sur les techniques alternatives aux traitements chimiques ont démarré en 2009. Les premiers résultats en sont attendus à l’horizon 2011.

ACHAT D’HERBICIDES DEPUIS 1980

Source / SNCF Infrastructure



Les produits phytosanitaires sont utilisés pour préserver le réseau d’un enherbement préjudiciable à la sécurité et à la pérennité des voies. Conscient des interrogations croissantes du public et des scientifiques sur ces molécules, Réseau Ferré de France est engagé dans une démarche d’amélioration de ses pratiques pour réduire au fil des ans les quantités épandues sur la voie, divisées déjà par deux en 20 ans.

ÉNERGIE ET BILAN DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Le rail représente un gisement important d'économies d'émissions de gaz à effet de serre, car il consomme peu de ressources par unité transportée dès lors qu'il est conçu, développé et utilisé en tant que transport de masse . Il répond de façon adéquate aux impératifs du développement durable, au premier rang desquels la limitation des émissions de gaz à effet de serre, fixée par la loi de programmation de la politique énergétique de 2005 qui vise à une division par 4 des émissions en 2050 par rapport à 1990.

Une étude réalisée pour RFF par le Laboratoire d'économie des transports et le cabinet d'études Enerdata, communiquée en septembre 2009, a montré que la contribution attendue du rail à l'atteinte de cet objectif très ambitieux sera décisive. Si l'on admet que la mobilité continuera à se développer, alors les nouveaux flux devront être massivement accueillis par les modes de transport économes en émissions de carbone, au premier rang desquels le train. Cela est aussi vrai pour le transport de passagers à longue distance et à grande vitesse, que pour le fret et les déplacements régionaux du quotidien. En donnant la priorité aux investissements ferroviaires, le

Grenelle de l'environnement a reconnu ce rôle prééminent du rail dans l'émergence d'un système de transport plus écologique. La loi Grenelle 1 a placé le bilan des émissions de gaz à effet de serre en tête des critères d'évaluation des projets d'infrastructures de transport. Réseau Ferré de France s'est attaché, dès 2009, à traduire cette priorité dans ses décisions, comme dans ses modes de production. L'évaluation du bilan des émissions de CO₂ sur le cycle de vie de l'infrastructure, de sa construction à son exploitation, devient ainsi un outil d'aide à la décision. Il permet de hiérarchiser les projets selon leur bilan CO₂ rapporté à leur coût. Le « bénéfice carbone » devient ainsi un critère d'évaluation à part entière, rendant compte du niveau de réponse qu'apporte une solution technique donnée à une exigence nouvelle de la collectivité.

LGV RHIN-RHÔNE : AVANTAGE CARBONE PROUVÉ

Le premier bilan carbone ferroviaire global, réalisé sur la LGV Rhin-Rhône, confirme l'avantage écologique du projet : les émissions de gaz à effet de serre dues à la construction et à l'utilisation sont compensées par le report modal en 12 ans d'exploitation. Ce projet offre plus largement une option de mobilité « décarbonée » à long terme.



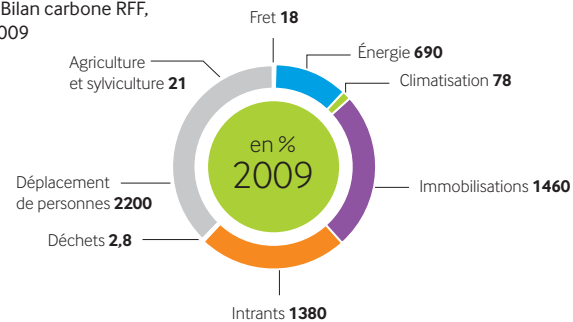
Le bilan carbone n'efface pas les autres critères d'évaluation des projets, notamment la performance technique, le coût et les autres critères environnementaux. Le bilan des émissions de gaz à effet de serre devient également un outil d'aide à la production. À partir du premier bilan carbone global d'une ligne à grande vitesse, réalisé en 2009 sur la branche est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône (voir ci-dessous), RFF met au point une méthode. Inspirée du bilan carbone® de l'ADEME, celle-ci permet de réduire les émissions de CO₂ liées à la construction de l'infrastructure. Il s'agit, tout d'abord, de mettre en évidence les principaux postes d'émissions des travaux, puis d'adapter les méthodes de construction afin d'en réduire l'empreinte carbone. L'évaluation du bilan des émissions de gaz à effet de serre de l'infrastructure sur son cycle de vie devient donc partie intégrante des référentiels d'évaluation et de conception des projets. Depuis le début 2009, plus d'une dizaine de bilans carbone® ferroviaires ont été lancés, notamment sur les grands projets en phase d'étude amont et sur les principaux projets régionaux.



PROFIL DES ÉMISSIONS DE RFF EN t_{éq}CO₂

Source

/ Bilan carbone RFF, 2009



ÉCO-RESPONSABILITÉ

En cours de déploiement dans l'activité industrielle de RFF, le bilan des émissions de gaz à effet de serre concerne également l'activité quotidienne de l'entreprise. RFF a ainsi réalisé, en 2009, une première phase du bilan carbone® de son activité fonctionnelle, afin d'assurer que la priorité écologique et l'impératif de sobriété vis-à-vis des ressources naturelles sont respectés dans l'activité quotidienne, tout autant que dans l'exercice de nos métiers. Ce bilan, réalisé au siège et dans 5 directions régionales, s'élève à 5 830 tonnes équivalent CO₂ pour l'année 2008.

Pour donner suite à ce bilan, un plan d'action est en cours de déploiement pour limiter l'empreinte carbone de l'entreprise. Il concerne par exemple les déplacements,



avec l'installation d'un dispositif de visioconférence fin 2009, ou encore le soutien à l'émergence de plans de déplacements d'entreprises (PDE) en direction régionale. À partir de l'exemple de la direction régionale Languedoc-Roussillon depuis deux ans, qui a démontré sa pertinence, deux autres PDE sont déjà en cours, à Nantes (DR Bretagne-Pays de Loire) et Orléans (DR Centre Limousin).

RFF vise à l'exemplarité de son fonctionnement en déployant, depuis 2005, un plan d'actions éco-responsable dans tous les volets de son fonctionnement : déplacements, bâtiments, énergie, achats et fournitures, déchets, formation. Celui-ci implique autant la direction que les salariés. La liste ci-après rappelle les principaux jalons et progrès dus à ces actions.

RÉCAPITULATIF DES ACTIONS ÉCO-RESPONSABLES AU SIÈGE DE RFF DEPUIS 2005



2005-2007

- Tri sélectif et collecte mensuelle des consommables informatiques
- Mise à disposition d'un véhicule hybride
- Papier photocopieur éco-responsable labellisé

2008

- RFF point de collecte Recylum (éco-organisme chargé de la collecte des ampoules)
> 300 kg de tubes fluorescents et lampes basses consommations recyclés par an

2009

- Catalogue de fournitures de bureau éco-responsables (33 % du volume commandé en 2009)
- Généralisation du recto verso sur les imprimantes réseau
- Imprimantes réseau fabriquées à partir d'éléments et de matériaux recyclés
- Imprimante réseau sans encre (-90 % de déchets à performance comparable)
- 40 nouveaux véhicules émettant moins de 115g de CO₂/km
- Visioconférence opérationnelle dans tous les sites de RFF depuis décembre 2009
- Consommation de papier en baisse

INDICATEURS : S'AFFIRMER COMME ÉCO-PROPRIÉTAIRE EXIGEANT

Les indicateurs	2008	2009
Achats de produits phytosanitaires	157 Tonnes	147 Tonnes
Mise aux normes des appareils contenant du PCB	474 appareils pur PCB traités. 2578 appareils dépollués ou diagnostiqués non pollués.	609 appareils traités pour un objectif de 646. Nouveau recensement de 810 appareils pur PCB pollués.
Avancement du programme amiante	-	Le tonnage d'amiante retiré sur le patrimoine de RFF s'élève à 35 Tonnes.
Part des trains.km en traction électrique, par activité	TGV : 100,00 % Corail : 82,75 % TER : 57,68 % Transilien : 97,43 % Fret : 75,23 % Total : 78,77 % des trains	TGV : 100,00 % Corail : 82,20 % TER : 58,40 % Transilien : 97,56 % Fret : 68,79 % Total : 78,05 % des trains
Part des trains à traction thermique sur le réseau électrifié	10,27 % des sillons-km réguliers du réseau électrifié.	10,10 % des sillons-km réguliers du réseau électrifié.
Efficacité carbone de l'infrastructure	-	Cet indicateur sera complété en 2010.
Consommation de papier	26 ramettes par salarié (siège de RFF).	23 ramettes par salarié (siège de RFF).
Contenu en carbone des déplacements des collaborateurs de RFF	-	Cet indicateur sera complété en 2010.

Les indicateurs rendent compte de l'avancement des actions mises en place par RFF pour maîtriser les impacts sur l'environnement de l'activité ferroviaire, en matière de risque environnemental d'une part, d'émissions de gaz à effet de serre d'autre part. À cet égard, les indicateurs relatifs au trafic sur voie électrifiée traduisent l'intensité de l'utilisation des équipements qui font du train un mode de transport peu émissif en carbone. Cette partie rend également compte des actions entreprises sur le fonctionnement interne et quotidien de l'entreprise.

INSCRIRE LE FERROVIAIRE DANS UN MODÈLE ÉCONOMI

La pérennité du réseau ferré comme support d'une mobilité plus durable dépend avant tout de la solidité de son modèle économique. La recherche de performance économique, dans l'investissement comme dans l'écoute des clients, s'inscrit donc pleinement dans une démarche durable. Son efficacité dépendra notamment de sa capacité à gagner en autonomie dans son financement.

Le Contrat de performance signé en novembre 2008 entre l'État et Réseau Ferré de France installe un nouveau modèle économique pour le réseau. Plus soutenable, ce modèle oriente davantage les investissements vers une qualité du réseau répondant à la demande des clients, et vise une relation mieux équilibrée entre ressources et investissements. Il amène un rajeunissement de l'infrastructure générateur d'économies d'entretien.

La première année du Contrat de performance valide clairement le principe de ce nouveau modèle économique, même si la crise économique, qui pèse sur nos ressources, en complique la mise en œuvre. Ce modèle s'impose aujourd'hui comme la seule solution possible pour gérer le réseau sans perte de performance, ni surcoût pour la collectivité.

Assis sur des bases désormais plus saines, RFF met en place pour le système ferroviaire les conditions d'une nouvelle étape de croissance. La mise en œuvre du modèle économique se traduit par une approche renouvelée de l'investissement, une orientation client affirmée, et une inscription plus volontaire des investissements dans l'économie locale.

CRÉATION DE VALEUR ÉCONOMIQUE DURABLE : UNE NOUVELLE APPROCHE

Il était impératif de sortir du cercle vicieux du sous-investissement, installé sur le réseau ferré classique depuis le début des années 1980.

Les conséquences en sont désormais bien connues, marquées par la dégradation progressive du réseau : une baisse de la performance et donc du trafic, une hausse des coûts d'entretien due au vieillissement du réseau et enfin la diminution des recettes, limitant la capacité d'investissement.

Le nouveau modèle économique repose sur le retournement de ce cercle :

- les investissements de renouvellement et de modernisation du réseau augmentent sa performance et sa valeur, permettant de rendre un service de meilleure qualité et d'en fixer le tarif de manière juste et transparente, davantage en adéquation avec ses coûts ;
- la réalisation du programme de renouvellement donne lieu à une recherche de productivité industrielle, afin de rendre plus efficaces les concours publics ;
- renouveler le réseau existant permet de minimiser son coût complet de long terme, en permettant des économies sur l'entretien ;

- l'amélioration de la performance et une meilleure écoute des besoins des clients permettent d'augmenter les recettes commerciales et de rechercher, dans la couverture du coût complet, un meilleur équilibre entre recettes commerciales et concours publics ;
- les choix d'investissement sont faits en concertation avec les parties prenantes afin d'en garantir l'utilité optimale.

La revalorisation de l'actif public porté par RFF en 2008 a traduit la confiance collective dans la valeur du réseau, et permettait pour la première fois d'adosser la dette ferroviaire à son actif.

Les résultats de l'année 2009 confirment la capacité de ce modèle à installer une gestion plus soutenable, même si la crise économique rend plus difficile sa mise en œuvre, comme en témoignent des résultats en retrait par rapport aux objectifs du Contrat de performance. Le rythme de la progression vers l'objectif fixé pour 2012 (60 % du coût complet couvert par les recettes commerciales, contre 48 % fin 2009) se voit ainsi ralenti par la conjoncture. Une meilleure couverture des coûts par les recettes, qui traduit la capacité du système à générer lui-même une part plus importante des ressources nécessaires à son financement, est par essence une dynamique durable. Cependant, l'apport d'une contribution publique restera durablement nécessaire pour couvrir son coût complet.

Les investissements sur le réseau existant – c'est-à-dire hors création de nouvelles infrastructures – ont atteint 2,30 milliards d'euros en 2009, augmentant de 15 %, pour représenter 71 % des investissements de RFF. Ce ratio a progressé régulièrement ces dernières années, faisant du renouvellement du réseau existant le premier poste d'investissement pour RFF. En 2009, 968 km de voie ferrée ont été renouvelés, atteignant un niveau inédit dans l'histoire de RFF.

En 2009, RFF a été en mesure de maîtriser l'ensemble de ses charges. Même si l'entreprise n'est pas encore en ligne avec ses objectifs de productivité sur les opérations de renouvellement, la tendance est inversée et le coût de ces opérations stabilisé.

Au-delà, la création de valeur durable implique d'affiner et d'étendre ce modèle, permettant une meilleure connaissance des différents segments du réseau, et intégrant la politique de maîtrise des risques et des impacts environnementaux.

RFF, ACTEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le seul projet de la LGV Rhin-Rhône injecte 2,3 milliards d'euros dans l'économie française, dont 750 millions en 2009.

Il mobilise 6 000 emplois pendant cinq ans – deux tiers directs, un tiers indirects – dont une partie a été réservée aux chercheurs d'emploi locaux.

CONTRIBUER AUX ÉCONOMIES LOCALES

Si le réseau à grande vitesse participe à l'attractivité de la France sur la scène internationale, ceci est aussi vrai à l'échelle locale : les villes bien reliées au réseau ont très souvent orienté leur développement autour des gares, comme en témoignent les exemples du Mans, de Lille, ou encore de Valence. Demain, l'amélioration du transport ferroviaire à l'échelle des régions urbaines contribuera aussi à leur développement économique.

Réseau Ferré de France compte également parmi les tous premiers investisseurs en France. Le fonctionnement du réseau et les investissements entraînent tous les ans 6 milliards d'euros de dépenses, qui participent à la vitalité économique du pays.

RFF a d'ailleurs joué un rôle dans le Plan de relance de 2009, en accélérant plusieurs projets à hauteur de 300 M€. Ces investissements sur le réseau contribuent à soutenir l'activité des nombreux fournisseurs de Réseau Ferré de France.

Réseau Ferré de France veille aussi à ce que ses opérations profitent aux partenaires économiques locaux. Par exemple, le projet de démantèlement d'un système de communication ancien, la radio sol-train, entraîne la gestion de nombreux déchets industriels dont le stockage

et le retraitement bénéficient à l'économie locale. En Île-de-France et en Champagne, des prestataires locaux ont été mobilisés, ce qui permet également de réduire le trafic routier lié au transport des déchets. Sur les 67 tonnes de déchets traités, seuls 2 % ont ainsi parcouru plus de 90 km.



MIEUX RÉPONDRE AUX DEMANDES DES CLIENTS

La crise économique a profondément affecté le trafic ferroviaire français de marchandises, qui a régressé en 2009 de 22,6 % en trains-km et de 19,6 % en tonnes-km. Le réseau orienté fret, qui concentre 87 % du trafic de marchandises, a été particulièrement touché. Réseau Ferré de France a néanmoins poursuivi la mise en qualité de l'offre de sillons pour le fret, avec, par exemple, une baisse de 33,3 % du nombre de minutes perdues pour des raisons tenant à l'infrastructure. Compte tenu de la baisse du trafic, ceci représente une réduction nette de 10,7 points du temps perdu.

La mobilisation de l'entreprise sur la qualité de l'offre commerciale se traduit par la création de la direction commerciale, qui a établi une relation plus proche avec les clients : un facteur clé pour le développement du trafic. RFF a également préparé, en 2009, l'environnement administratif des futurs opérateurs ferroviaires de proximité, avant le début effectif des circulations en 2010. L'entreprise s'engage à présent directement auprès de grands chargeurs comme Danone, Kronenbourg, Total ou Soufflet, pour améliorer la desserte de leurs sites par une analyse des problèmes rencontrés et la réalisation de plans d'action. La signature d'un protocole avec Lafarge sur le transport de matériaux de construction, et d'un protocole avec le Groupement national des transports combinés marquent le début d'une orientation vers les besoins spécifiques des différents segments de marché. La direction commerciale prépare pour 2010 la création d'une nouvelle plateforme commerciale afin d'améliorer la coopération quotidienne avec les clients fret. Sont aussi prévus l'expérimentation d'un mécanisme d'incitation à la performance et la préparation d'accords-cadres sur la qualité.

Sur le modèle du Contrat passé en 2009 avec le Syndicat des transports d'Île-de-France, RFF envisage de mettre en place un dialogue stratégique avec les Régions portant sur le niveau de service de l'infrastructure ferroviaire. L'objectif d'une telle démarche s'inspire de la nouvelle planification stratégique issue du cadencement, qui définit les besoins d'infrastructure en fonction du service voulu plutôt que l'inverse. Les Régions, autorités organisatrices, définiront avec RFF un niveau de desserte par ligne, qui servira de base à la définition des besoins d'infrastructure et, le cas échéant, à l'identification des investissements nécessaires. Cette nouvelle planification clarifie le rôle de chacun. À la Région l'expression d'une demande fonctionnelle, et à RFF la mise en œuvre de solutions d'infrastructure.

Enfin, la nouvelle tarification des sillons, entrée en vigueur fin 2009, est également mieux adaptée à la demande des Régions : la suppression du droit de réservation des arrêts

en gare lève par exemple un obstacle décourageant la densification des dessertes régionales, en particulier dans les zones périurbaines. Le nouveau barème a été adapté aux spécificités de l'infrastructure ferroviaire à vocation régionale, marquée par un coût fixe élevé mais des coûts marginaux faibles. Les incitations tarifaires sont devenues un levier de développement du transport régional.



Le lancement par DB Schenker/ECR et Stobart Rail, le 5 novembre, d'un aller-retour hebdomadaire entre l'Espagne et l'Angleterre d'un train de conteneurs à température dirigée illustre un marché en devenir.

INDICATEURS : LA CONSTRUCTION PROGRESSIVE D'UN MODÈLE ÉCONOMIQUE PLUS DURABLE

Les indicateurs	2008	2009
Recettes commerciales	2 841 M€	3 000 M€
Taux de couverture du coût complet par les recettes commerciales	47,3 %	48,3 %
Part des investissements réalisés sur le réseau existant (c'est-à-dire hors développement en % d'€)	69 % (2,00 milliards d'euros)	71 % (2,30 milliards d'euros)
Longueur de voie renouvelée (équivalent, en km)	28,1 km LGV 445,8 km UIC 1-6 (voies principales) 150 km UIC 7-9 (voies secondaires) Total : 623,9 km	69,2 km LGV 497,6 km UIC 1-6 401,7 km UIC 7-9 Total : 968,5 km
Part des dépenses réalisées avec les fournisseurs locaux		À venir en 2010

La répartition des investissements entre réseau existant et développement du réseau illustre la progression vers un modèle économique plus soutenable. Ils traduisent également la contribution des investissements ferroviaires au développement des économies régionales, à travers la mobilisation d'entreprises locales.

PARAMÈTRES DU RAPPORT

Premier rapport annuel développement durable de Réseau Ferré de France répondant aux exigences de *reporting* internationales. Cette publication est une démarche volontaire car RFF n'est pas soumis au Code du commerce. Un premier rapport décrivant les actions de RFF en matière de développement durable avait été publié en 2005.

Personne à contacter pour toute question sur le rapport : Sébastien Gourguillat, responsable de l'unité Performance et développement durable, direction de la stratégie, pôle stratégie et gouvernance.

CHAMP ET PÉRIMÈTRE DU RAPPORT

Le rapport concerne l'ensemble des activités de Réseau Ferré de France susceptibles d'entraîner des conséquences sociales et environnementales : l'organisation des circulations sur le réseau ferroviaire, l'amélioration de la qualité et de l'attractivité du réseau (maintenance, modernisation), le développement de lignes nouvelles, la gestion du patrimoine foncier et immobilier. L'ensemble de ces activités est exécuté en France métropolitaine.

Ce rapport est destiné à l'ensemble des parties prenantes identifiées en fin de rapport.

L'article premier de la loi n°97-135 du 13 février 1997 créant Réseau Ferré de France dispose que « compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau Ferré de France. Il la rémunère à cet effet. »

Dans ce cadre, Réseau Ferré de France confie à la direction générale déléguée à l'infrastructure de la SNCF une mission d'entretien et d'exploitation du réseau ferré national, dans le cadre d'une convention pluriannuelle de gestion de l'infrastructure (2007-2010) dont les caractéristiques sont fixées par le décret 97-444 du 5 mai 1997. RFF y fixe des objectifs pour l'entretien courant de l'infrastructure. Cette convention est rémunérée (2,9 milliards d'euros en 2009).

Cette structure de production de l'entretien du réseau implique d'intégrer au périmètre du rapport annuel de développement durable les impacts environnementaux de cette activité. Les impacts sociaux en sont, quant à eux, exclus car RFF n'assure pas le pilotage managérial des personnels chargés de l'exécution de cette mission, dont l'organisation opérationnelle est de la responsabilité de la SNCF.

Le périmètre du rapport inclut donc l'ensemble des conséquences sociales et environnementales de l'activité de Réseau Ferré de France, à l'exclusion des conséquences sociales des activités d'entretien et d'exploitation du réseau mentionnées ci-avant. Il est considéré complet au sens du référentiel « Global Reporting Initiative » (selon les indicateurs de base).

PARTIES PRENANTES

CLIENTS (DIRECTS ET INDIRECTS)

- Entreprises Ferroviaires clientes en 2009 : SNCF (Voyages, Fret et Proximités), ECR, Eurotunnel, CFL Cargo, SNCB, Colas Rail, Groupe VFLI, TSO, TPCF et Trenitalia ;
- Candidats autorisés en 2009 : T3M, SMVO, Lorry Rail ;
- Autorités organisatrices des transports (notamment les Régions et le STIF)
- Partenariats au sein de la Conférence nationale consultative sur les sillons : Direction de la circulation ferroviaire, les Conseils Régionaux, la RATP, les grands ports maritimes, les associations professionnelles de l'AFRA et de l'AUTF ;
- Chargeurs, industriels et gestionnaires de ports ;
- Opérateurs de transport combiné rail-route ;
- Associations d'usagers fret et voyageurs ;
- Usagers voyageurs de la SNCF.

PERSONNELS ET LEURS REPRÉSENTANTS

- Salariés de RFF ;
- Représentants du personnel : comité d'entreprise, comité hygiène, sécurité et conditions de travail, délégués du personnel ;
- Organisations syndicales.

SOCIÉTÉ CIVILE ET ONG

- Associations d'élus ;
- Riverains et associations locales ;
- Associations de protection de l'environnement ;
- Grand public ;
- Associations d'insertion sociale ;
- Pôle emploi et acteurs locaux de l'emploi (actions d'insertion) ;
- Acteurs de la politique du handicap.

AUTORITÉS ADMINISTRATIVES ET INSTANCES CONSULTATIVES NATIONALES

- Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) – en 2009, mission de préfiguration ;
- Autorité de la concurrence ;
- Commission nationale du débat public (et commissions particulières) ;
- Autorité environnementale ;
- Conseil national du bruit.

ORGANISMES EUROPÉENS DE DÉCISION ET DE RÉGLEMENTATION

- Commission européenne – direction générale Transports et Énergie ;
- Agence ferroviaire européenne ;
- Parlement européen – comité transports ;
- Conseil européen.

AUTORITÉS DE TUTELLE

- Ministère de l'Écologie, de l'Énergie du Développement durable et de la Mer (MEEDDM), en charge des Transports ;
- Ministère du Budget, des Comptes publics et de la Réforme de l'État ;
- Ministère de l'Économie, de l'Industrie, et de l'Emploi ;
- Agence des participations de l'État (Ministère de l'économie et des finances) ;
- Mission de contrôle des activités ferroviaires.

PARTENAIRES FINANCIERS

- État / Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) ;
- Conseils régionaux, Conseils généraux, communes et structures intercommunales ;
- Union européenne ;
- Confédération helvétique ;
- Banques et groupements privés (notamment dans le cadre de partenariats public-privé) ;
- ADEME ;
- Titulaires de Contrats de partenariat et candidats aux délégations de service public.

FOURNISSEURS

- SNCF, direction générale déléguée infrastructure (gestionnaire d'infrastructure délégué, entrepreneur et fournisseur) ;
- Ingénierie et maîtrise d'œuvre ;
- Entreprises de BTP ;
- Industries ferroviaires ;
- PME locales et sous-traitantes.

COOPÉRATIONS EUROPÉENNES

- European Rail Infrastructures Managers (EIM, association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire) ;
- Autres gestionnaires européens d'infrastructure ;
- RailNet Europe ;
- Communauté européenne du rail (CER) ;
- Fédération des industries ferroviaires (FIF) et Union des industries ferroviaires européennes (Unife) ;
- European Rail Freight Association (ERFA) ;
- Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) ;
- Union internationale route-rail (UIRR)

ASSOCIATIONS ET ACTEURS DU TRANSPORT ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Union des transporteurs publics (UTP et UITP) ;
- Groupement national du transport combiné (GNTC) ;
- Élus (régionaux, départementaux, locaux) et leurs associations (ARF, ADF, AMF) ;
- Groupement des autorités responsables de transport (GART) ;
- Organismes socioprofessionnels (CCI, chambres d'agriculture) ;
- Autres opérateurs et gestionnaires d'infrastructure de transport (route, avion, transport urbain, fluvial et maritime).

INSTANCES DE SUIVI DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

- Observatoire Énergie Environnement des transports.

RENCONTRES AVEC LES PAIRS

- Le Club développement durable des établissements et des entreprises publics (CDDEEP) ;
- Le Club des directeurs du développement durable engagés (C3D).

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES INDICATEURS

RFF a décliné sa stratégie d'entreprise au travers de cinq orientations développement durable illustrées tout au long de ce rapport. Des indicateurs permettent à l'entreprise de suivre ses engagements par la revue régulière de ses performances.

1 - RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ DES TERRITOIRES	2008	2009	Commentaires/Justifications
Part des demandes de sillons cadencés (au service annuel)	Trains de longue distance : 2,1 % TER : 5,34 % / Transilien : 12,56 %	Trains de longue distance : 2,0 % TER : 6,47 % / Transilien : 39,16 %	
Longueur de voies vertes projetées dans l'année	15 km	23 km	
Nombre de gares accessibles aux PMR	Points d'arrêts rendus accessibles : 23 sur 50 prévus. Investissements d'accès aux trains : 41,3 M€ (41 M€ prévus).	Points d'arrêts rendus accessibles : 42 sur 50 prévus. Investissements d'accès aux trains : 55,3 M€ (58 M€ prévus).	
Volume du trafic fret sur le réseau orienté fret	128 M sillons-km	94,8 M sillons-km (-25,9 %)	
Temps perdu par les trains de fret pour cause infrastructure	834.662 min.	556.592 min. (-33,3 %)	
Nombre de logements prévus sur les terrains cédés par RFF	1670	1160 dont 20 % de logement social.	
2 - INTÉGRER LE RÉSEAU DANS LES CADRES DE VIE			
Nombre de points noirs bruit (PNB) traités	-	203 bâtiments (191 traités dans le cadre de projets d'investissement).	
Population impactée par les PNB traités	-	2 700 personnes ; dont 1475 dans le cadre des projets et 1230 dans le cadre du programme de résorption des PNB.	
Investissements cumulés PNB	-	0,190 M€	
Passages à niveau préoccupants supprimés	9 passages à niveau préoccupants ont été supprimés.	6 passages à niveau préoccupants ont été supprimés.	Soit un total de 15 PN supprimés selon un engagement du Contrat de Performance fixé à 14.
Passages à niveau préoccupants améliorés	29 PN préoccupants ont été améliorés.	18 PN préoccupants ont été améliorés.	Soit un total de 47 PN améliorés.
Total des investissements sécurité (dont sureté de l'infrastructure, sécurisation tunnels, passages à niveau...)	42,4 M€ ont été dépensés.	RFF a investi 42,1 M€ en matière de sécurité.	
Nombre d'accidents ferroviaires			
Personnes tuées (hors suicide et tentatives de suicides)	93	76	
Personnes blessées (hors suicide et tentatives de suicides)	39	61	
Nombre d'évènements (suicides et tentatives de suicides)	326	367	Changement de périmètre entre 2008 et 2009 : l'indicateur comprend les tués et blessés graves par suicide et tentative de suicide en 2008, uniquement les tués par suicide en 2009.
Nombre d'accidents sur les chantiers de RFF (concerne que le chantier de la LGV Rhin-Rhône en 2009)			
Personnes tuées	-	Il n'y a eu aucune personne tuée.	
Personnes blessées graves	-	Aucune personne n'a été blessée grave.	

3 - FAIRE ENTRER LE RÉSEAU DANS LA MODERNITÉ INDUSTRIELLE ET FAVORISER L'INNOVATION

	2008	2009	Commentaires/Justifications
Coût des opérations de renouvellement sur les voies principales (UIC 1 à 6)	1135 k€ / km	1 152 k€ / km	

4 - S’AFFIRMER COMME ÉCO-PROPRIÉTAIRE EXIGEANT

Achats de produits phytosanitaires	156 962 kg	146 769 kg	
Mise aux normes des appareils contenant du PCB	474 appareils pur PCB traités (et 2578 appareils dépollués ou diagnostiqués non pollués).	609 appareils traités pour un objectif de 646 appareils. Nouveau recensement de 810 appareils pur pollués et 4466 pollués au-delà de 50 ppm.	Il existe un plan particulier de RFF arrêté en 2003, sur le traitement des produits pollués PCB. À la fin 2010, tous les appareils purs PCB et pollués à plus de 500ppm devront avoir été traités.
Avancement du programme amiante	-	Le tonnage d’amiante retiré sur le patrimoine de RFF s’élève à 35 tonnes	
Part des trains.km en traction électrique, par activité	TGV : 100,00 % / Corail : 82,75 % TER : 57,68 % / Transilien : 97,43 % Fret : 75,23 % Total : 78,77 % des trains-km	TGV : 100,00 % / Corail : 82,20 % TER : 58,40 % / Transilien : 97,56 % Fret : 68,79 % Total : 78,05 % des trains-km	
Part des trains à traction thermique dans le trafic sur le réseau électrifié	10,27 % des sillons-km réguliers du réseau électrifié.	10,10 % des sillons-km réguliers. Trains de longue distance : 2,0 %	
Efficacité carbone de l'infrastructure		Cet indicateur sera complété en 2010	
Consommation de papier	59 feuilles par agent et par jour consommées au siège (soit 26 ramettes par agent par an).	52 feuilles par agents et par jour on été consommées au siège (soit 23 ramettes par agent et par an).	Ces chiffres sont relatifs au siège, pour un effectif moyen de 552,83 agents en 2009, soit une croissance de 15% de l'effectif.
Contenu en carbone des déplacements		Cet indicateur sera complété en 2010.	

5 - LA CONSTRUCTION PROGRESSIVE D'UN MODÈLE ÉCONOMIQUE PLUS DURABLE

Recettes commerciales	2 841 M€	3 000 M€	
Taux de couverture du coût complet par les recettes commerciales	47 %	48 %	
Part des investissements réalisés sur le réseau existant (hors développement en % d'€)	69 % (2,00 milliards d'euros)	71% (2,3 milliards d'euros)	
Longueur de voie renouvelée (équivalent, en km)	28,1 km LGV / 445,8 km UIC 1-6 150 km UIC 7-9 Total : 623,9 km	69,2 km LGV / 497,6 km UIC 1-6 401,7 km UIC 7-9 Total : 968,5 km	
Part des dépenses réalisées avec les fournisseurs locaux		2 %	Ce chiffre provisoire ne tient pas compte des cotraitants locaux sur les marchés de construction et sera complété en 2010.

6 - OUVERTURE À LA CONCURRENCE ET AUX PARTIES PRENANTES

	2008	2009	Commentaires/Justifications
Part des recettes commerciales fret issues des nouveaux clients	5,65 %	10,9 %	
Part des opérations réalisées avec des mandataires et maîtres d'œuvre désignés après appel d'offre	2 opérations	29 opérations	
Satisfaction des clients	Mesure systématique de la satisfaction client dans les différents cadres contractuels et, globalement, à travers une enquête d'opinion annuelle sur la qualité perçue.		

7 - RESPONSABILITÉ SOCIALE, MANAGEMENT ET RESSOURCES HUMAINES

Nombre moyen d'heures de formation par salariés	21,7 h	23,4 h	
Pourcentage de salariés bénéficiant d'entretiens d'évaluation périodiques		100 % des salariés ont un entretien annuel. L'entretien professionnel est à la demande.	

Diversité et égalité :

Situations hommes/femmes	Femmes = 411 ; Hommes = 528	Femmes = 510 ; Hommes = 656	
Taux d'emploi de personnes handicapées	0,85 %	1,54 %	
Recrutements de personnes éloignées de l'emploi	-	Plan senior 2009 : 19 embauches des « plus de 50 ans » 15 Contrats uniques d'insertion	
Nombre d'emplois externalisés	-	Au 4 ^{ème} trimestre : 43 Contrats d'assistance à la maîtrise d'ouvrage 57 Contrats de conseils et 47 prestataires	
Pourcentage de salariés formés à la déontologie	100 % de l'effectif a reçu un Code et a été formé aux procédures anti-corruption de déontologie RFF à l'embauche.		
Œuvres sociales (budget CE)	584 825 €	685 911 €	
Mécénat	-	12 000 € (expositions d'artistes au siège de RFF).	

INDICATEURS SUPPLÉMENTAIRES DANS LE CADRE GRI (G3)

INDICATEURS ÉCONOMIQUES

1 - ÉCONOMIE

PERFORMANCE ÉCONOMIQUE	Référence GRI	2009	Commentaires/Justifications
Valeur économique directe créée et distribuée	EC1	Résultat net : 304 M€	
Subventions et aides publiques significatives reçues	EC4	2 319 M€. Subventions d'exploitation versées par l'État.	
PRÉSENCE SUR LE MARCHÉ			
Procédures d'embauche locale et proportion de cadres dirigeants embauchés localement sur les principaux sites opérationnels	EC7	NS car l'activité de RFF s'effectue à 100 % en France.	
IMPACTS ÉCONOMIQUES ET INDIRECTS			
Développement et impact des investissements en matière d'infrastructures et des services, principalement publics, réalisés via une prestation commerciale, en nature ou à titre gratuit.	EC8	RFF a pour vocation principale de gérer et construire des infrastructures. L'impact socio-économique d'une nouvelle infrastructure est évalué avant décision de construction. Ne sont réalisés que les projets dont le taux de rentabilité interne est jugé suffisant (supérieur à 4 % en général). La méthodologie d'évaluation est fixée par instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation socio-économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004.	

INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

2- ENVIRONNEMENT

ÉNERGIE	Référence GRI	2009	Commentaires/Justifications
Consommation d'énergie directe répartie par source d'énergie primaire	EN3	826 600 MWh, soit 11 % de la consommation électrique sur le réseau.	Électricité de traction
EAU			
Volume total d'eau prélevé, par source	EN8	Non significatif.	
BIODIVERSITÉ			
Description des impacts significatifs des activités, produits et services sur la biodiversité des aires protégées ou des zones riches en biodiversité en dehors de ces aires protégées	EN12	Le patrimoine de RFF s'étend à 103 000 ha (tout compris).	
ÉMISSIONS, EFFLUENTS ET DÉCHETS			
Émissions totales, directes ou indirectes,	EN16	5 830 TeqCO ₂ (bilan carbone® effectué sur le siège de RFF et sur 5 Directions régionales). Ce bilan sera complété à partir de 2010.	La 2 ^{ème} phase du bilan carbone® est en cours sur 7 directions régionales.
PRODUITS ET SERVICES			
Initiatives pour réduire les impacts environnementaux des produits et des services, et portée de celles-ci	EN26	Mise en place d'outils d'évaluation « carbone » pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des investissements ferroviaires. Réalisation d'études d'impacts et intégration environnementale des projets ferroviaires encadrées par le Code de l'environnement.	
RESPECT DES TEXTES			
Montant des amendes significatives et nombre total de sanctions non pécuniaires pour non-respect des lois et des réglementations en matière d'environnement	EN28	Non significatif.	

INDICATEURS SOCIAUX ET SOCIÉTAUX

3- SOCIAL

3.1- EMPLOI, RELATIONS SOCIALES ET TRAVAIL DÉCENT

EMPLOI	Référence GRI	2009	Commentaires/Justifications
Effectif total	LA1		
Effectif total (salariés et intérimaires). Les prestataires ne sont pas inclus ici.	Effectif total au 31/12/09 : 1166 (hors intérimaires) ; Effectif moyen annuel : 1054,41		
Identifier les types de contrats et le statut temps plein ou temps partiel des salariés Nombre de salariés par type de contrat	Au 31/12/09 : 37 fonctionnaires détachés, 64 agents mis à disposition (SNCF, RATP...) 1065 agents de droit privé 7 niveaux de temps partiels		
Différentes zones d'implantation	France métropolitaine, siège à Paris 13 ^{ème} + 12 Directions régionales.		
Répartition de l'effectif total en salariés et intérimaires	Effectif moyen annuel en salariés : 1054,41 Nombre d'intérimaires en moyenne sur l'année : 5,67 Nombre de stagiaires sur l'année : 75		
Prestataires	43 Contrats d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, 57 Contrats de conseil et 47 prestataires.		
Nombre de salariés permanents par type de contrat (salariés présents toute l'année)	29 fonctionnaires détachés 60 agents mis à disposition (SNCF, RATP...) 768 agents de droit privé		
Répartition effectif total par zone géographique	Besançon : 65 ; Bordeaux : 57 ; Chambéry : 2 ; Clermont-Ferrand : 3 ; La Tour-du-Pin : 1 ; Lille : 31 ; Lyon : 71 ; Marseille : 40 ; Montpellier : 35 ; Mulhouse : 1 ; Nantes : 46 ; Orléans : 30 ; Paris : 694 (siège 608, DR IdF 86) ; Poitiers : 4 ; Rouen : 22 ; Strasbourg : 32 ; Toulouse : 32		L'effectif de RFF est réparti au siège et dans 12 Directions régionales.
Expliquer, le cas échéant, toute variation de l'effectif	248 embauches en CDI (dont 111 CDD). 132 départs (dont 15 départs en retraites et 67 fins de CDD).		Taux de croissance important depuis la création de RFF en 1997 due à une extension en continu des responsabilités de l'entreprise.
Turnover du personnel	LA2		
Nombre de salariés ayant quitté l'organisation	En 2009, 132 départs (dont 67 fins de CDD et 15 départs en retraite).		
Pourcentage de salariés couverts par une convention collective	LA4		
Nombre total de salariés couverts par des accords d'entreprise	RFF n'adhère pas à une convention collective, des accords d'entreprise sont passés avec les salariés et négociés en amont avec les représentants des salariés.		
Pourcentage de salariés couverts	100 % des salariés sont couverts par des accords d'entreprise.		En 2009, 8 accords d'entreprise conclus.
Délai minimal de notification préalable à toute modification de l'organisation	LA5		
Délai minimal de notification préalable laissé aux salariés et à leurs élus syndicaux avant la mise en œuvre de toute modification d'organisation susceptible d'avoir des répercussions importantes sur leur travail	Pas de délai formel. RFF applique une procédure de consultation du comité d'entreprise, après avis du Comité hygiène, sécurité et conditions de travail.		

SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL	Référence GRI	2009	Commentaires/Justifications
Taux d'accidents	LA7		
Taux d'accidents du travail (comprend les accidents mortels)	0,66 % 7 accidents du travail dont 0 accident mortel.		
Taux de maladies professionnelles	0 maladie professionnelle déclarée en 2009.		
Taux d'absentéisme	4,20 %		
Nombre total d'accidents mortels du travail	0 accident mortel du travail.		Ici est considéré le seul projet de grande ampleur : LGV Rhin-Rhône.
Rendre compte de l'ensemble des règles utilisées pour l'enregistrement et la restitution des statistiques relatives aux accidents de travail.	En 2009, RFF a rencontré le CHSCT au cours de 5 réunions. Les recensements sont effectués par les directions régionales et ne sont pas centralisés à ce jour.		
Indiquer si certains salariés exercent une activité les exposant directement et fréquemment à certaines maladies spécifiques	Aucune personne n'est exposée de façon habituelle et continue à plus de 85 décibels sur son poste de travail.		
FORMATION			
Nombre moyen d'heures de formation par an, par salarié et par catégorie professionnelle	LA10		
Nombre total d'heures consacrées à la formation du personnel	2008 : 20 373 h, 2009 : 27 321 h		
Nombre total et répartition des salariés formés entre siège et DR	2008 : 652 salariés formés, 1 413 stages 73,4 % des salariés (69,9 % au siège et 78,1 % en DR) 2009 : données non encore disponibles sur l'année		
DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES			
Composition des organes de gouvernance	LA13		
Identifier les indicateurs de diversité utilisés par l'organisation pour assurer son propre suivi et l'enregistrement des éléments de reporting pertinents	Âge et genre.		
Nombre total de salariés par catégorie	Employés, techniciens, agents de maîtrise = 188 ; Cadres moyens = 727 ; Cadres supérieurs et dirigeants = 173		
Pourcentage de salariés pour chaque catégorie suivante :	En 2008 = Femme : 43,77 % / Homme : 56,23 % Âge = 14,48 % < 30 / 65,18 % 30 < x < 50 / 20,34 % > 50 En 2009 = Femme : 43,74 % / Homme : 56,26 % Âge = 17,75 % < 30 / 65,61 % 30 < x < 50 / 16,64 % > 50		
Pourcentage de personnes au sein des organes de gouvernance (mêmes catégories)	Dans le Comité exécutif 2008 : H : 6 et F : 0 2009 : H : 6 et F : 1 (Pas de données par tranches d'âge)	Dans le Comité des directeurs 2008 : H : 25 et F : 3 2009 : H : 24 et F : 4 (Pas de données par tranches d'âge)	
Rapport du salaire de base des hommes et de celui des femmes par catégories professionnelle	LA14		
Indiquer le ratio salaire de base des femmes par rapport à celui des hommes par classes	Classe 7 (borne supérieure des cadres moyens) : 0,94 (différence de 6 %). Classe 8 (borne inférieure des cadres supérieurs) : 0,98 (différence de 2 %).		

3.2 DROITS DE L'HOMME

PRATIQUES D'INVESTISSEMENT ET D'ACHAT	Référence GRI	2009	Commentaires/Justifications
Pourcentage et nombre total d'accords d'investissement significatifs incluant des clauses relatives aux droits de l'homme ou ayant été soumis à un contrôle sur ce point	HR1	Dans chaque contrat passé entre RFF et ses fournisseurs comprend une clause sur le respect des droits humains et respect des conventions internationales du travail.	
Pourcentage de fournisseurs et sous-traitants majeurs dont le respect des droits de l'homme a fait l'objet d'un contrôle ; mesures prises	HR2	Contrôle par les services de l'inspection du travail (non spécifique à RFF).	
NON DISCRIMINATION			
Nombre total d'incidents de discrimination et mesures prises	HR4	Non significatif.	
LIBERTÉ SYNDICALE ET DROIT DE NÉGOCIATION COLLECTIVE			
Activités identifiées au cours desquelles le droit à la liberté syndicale et à la négociation collective risque d'être menacé ; mesures prises pour assurer ce droit	HR5	En 2009, il y a eu 21 réunions avec le Comité d'entreprise et 19 réunions des Délégués syndicaux. Aucune activité au sein de l'entreprise ne menace la liberté syndicale.	
INTERDICTION DU TRAVAIL DES ENFANTS			
Activités identifiées comme présentant un risque significatif d'incidents impliquant le travail d'enfants, mesures prises pour contribuer à interdire ce type de travail	HR6	Non significatif.	
ABOLITION DU TRAVAIL FORCÉ OU OBLIGATOIRE			
Activités identifiées comme présentant un risque significatif d'incidents relatifs au travail forcé ou obligatoire ; mesures prises pour contribuer à abolir ce type de travail	HR7	Non significatif.	
3.3 SOCIÉTÉ			
RESPECT DES TEXTES			
Montant des amendes significatives et nombre total de sanctions non financières pour non respect des lois et des réglementations	PR9	Deux recours à des modes de solutions non juridictionnels engagés dans l'année, aucune instance judiciaire ou mises en demeure, pas de procès verbal.	

TABLEAU DE CROISEMENT – RÉFÉRENTIEL GRI (G3)

En 2008, un groupe de travail avait dégagé une liste d'une douzaine d'indicateurs repris dans le document d'orientations stratégiques « *Vers un réseau durable* ». Il est proposé aujourd'hui d'élargir cette liste pour satisfaire la future obligation réglementaire et pour tendre vers le cadre GRI. C'est pourquoi nous avons choisi dans un deuxième temps, dans ce rapport, de commencer à remplir d'autres indicateurs qui répondent à une obligation d'information ou à une attente exprimée par les parties prenantes.

RÉFÉRENTIEL GRI	PAGE(S) DU RAPPORT DD 2009
STRATÉGIE ET ANALYSE	
1.1 Déclaration du PDG et de l'administrateur chargé du développement durable	p 04-05
1.2 Description des principaux risques et opportunités	p 04, 10-11
PROFIL DE L'ORGANISATION	
2.1 Nom de l'organisation	1 ^{ère} et 4 ^{ème} de couverture, p 06
2.2 Produits et/ou service	p 06-07
2.3 Structure opérationnelle	p 06-07
2.4 Siège social	4 ^{ème} de couverture
2.5 Pays d'implantation	p 06-07, 43, 48
2.6 Structure de la propriété et forme juridique	p 06, 43
2.7 Marchés	p 07, 14, 44, 48
2.8 Taille de l'organisation	p 06-07, 42, 48-49
2.9 Changements significatifs	NS
2.10 Récompenses reçues	NS
PARAMÈTRE, CHAMP ET PÉRIMÈTRE DU RAPPORT	
3.1 Période de <i>reporting</i>	p 43
3.2 Date du dernier rapport	p 43
3.3 Cycle de <i>reporting</i>	p 43
3.4 Personne(s) à contacter	p 43
3.5 Processus relatif au contenu du rapport	p 43, 44
3.6 Périmètre du rapport	p 07, 43
3.7 Indication des limites	p 43
3.8 Base de <i>reporting</i> pour les filiales	NS
3.10 Reformulation	p 43
3.11 Changements significatifs	p 43
3.12 Index du GRI	p 52-53
GOVERNANCE, ENGAGEMENTS ET DIALOGUE	
4.1 Structure de la gouvernance	p 07, 08
4.2 Le président du conseil d'administration est-il aussi un membre exécutif ?	p 08
4.3 Membres indépendants de l'instance dirigeante la plus élevée	p 08

GOUVERNANCE, ENGAGEMENTS ET DIALOGUE (SUITE)

4.4 Mécanisme mis a disposition des actionnaires et des salariés	p 08
4.5 Rémunération des membres de la direction (le président)	p 08
4.12 Chartes, principes et développement externe d'initiatives auxquelles souscrit l'organisation	p 09
4.14 Liste des parties-prenantes	p 14, 44
4.15 Base d'identification et de la sélection des parties-prenantes	p 14

INDICATEURS DE PERFORMANCE

INDICATEURS DE PERFORMANCE ÉCONOMIQUE

EC1 Valeur économique directe	p 42-43, 47, 48
EC4 Subventions et aides publiques	p 47, 48
EC6 Part des dépenses réalisée avec les fournisseurs locaux	p 42, 46
EC7 Part des recrutements locaux	p 48
EC8 Développement et investissements de l'infrastructure	p 48

INDICATEURS DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

EN2 Matériaux recyclés	p 36-39
EN3 Consommation directe d'énergie	p 48
EN8 Consommation d'eau	p 48
EN12 Impacts significatifs sur la biodiversité	p 30, 48
EN16 Émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre	p 11, 37, 38, 48
EN22 Masse totale de déchets	p 39
EN26 Initiatives destinées à atténuer l'impact sur l'environnement	p 04-05, 20, 28-31, 32-35, 36-39
EN28 Amendes significatives	p 48

INDICATEURS DE PERFORMANCE SOCIALE ET SOCIÉTALE

Emploi, relations sociales et travail décent

LA1 Effectif total, par type d'emploi, de contrat et par zone géographique	p 06, 18-19, 49
LA2 Turnover	p 49
LA4 Employés couverts par une convention collective	p 19, 49
LA5 Délais de notification	p 49
LA7 Part des accidents de travail, maladies professionnelles, jours de travail perdus et taux d'absentéisme	p 31, 45, 50
LA10 Nombre d'heures de formation	p 21, 47, 50
LA12 Pourcentage de salariés bénéficiant d'entretiens d'évaluation	p 21, 47
LA13 Composition hommes/femmes des organes de gouvernance	p 50
LA14 Ratio du salaire de base hommes/femmes	p 50

Droit de l'Homme

HR1 Clauses relatives aux droits de l'homme	p 51
HR2 Part des fournisseurs où cette clause a été contrôlée	p 51
HR4 Cas de discrimination	p 51
HR5 Cas d'infraction à la liberté des associations et convention collective	p 51
HR6 Travail des enfants	p 51
HR7 Travail forcé ou obligatoire	p 51

Société

SO3 Pourcentage de salariés formés à la déontologie et aux procédures anti-corruption	p 21, 47, 51
SO8 Amendes significatives	p 51

GLOSSAIRE

A/

Autoroute ferroviaire : service d'acheminement de poids lourds par train, conçu pour franchir un obstacle naturel ou de longues distances. Les camions sont chargés sur des wagons adaptés.

B/

Bilan carbone® : « méthode de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre à partir de données facilement disponibles pour parvenir à une bonne évaluation des émissions directes ou induites par une activité ou un territoire ». (source ADEME)

C/

Cadencement : répétition à intervalles réguliers (2 heures, 1 heure, demi-heure...) du même schéma de desserte (heure de départ, arrêts en cours de route, heure d'arrivée). Le cadencement consiste à offrir des trains réguliers et de bonnes correspondances. Il optimise la capacité de l'infrastructure ferroviaire, afin d'augmenter le potentiel de circulation et de satisfaire toute la diversité de la demande de transport (trains rapides et régionaux, fret).

Candidat autorisé : entité (entreprise ferroviaire, autorité organisatrice de transport, chargeur...) reconnue par la loi comme étant habilitée à commander des sillons au gestionnaire d'infrastructure.

Caténaire : ensemble de câbles destiné à l'alimentation des trains électriques par captage du courant (1 500V ou 25 000V en France) au moyen d'un pantographe.

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

E/

Entreprise ferroviaire (EF) : entreprise privée ou publique proposant un service de traction dans le transport par chemin de fer.

European Rail Traffic Management System (ERTMS) : système européen de gestion de la circulation ferroviaire.

G/

Gaz à effet de serre : gaz participant à l'effet de serre. L'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre est à l'origine du changement climatique (source GIEC).

GSM-R : déclinaison de la norme GSM utilisée dans les télécommunications pour des applications ferroviaires. Par extension, nouveau système de communication sol-train utilisant cette norme.

I/

Intermodalité : utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Interopérabilité : capacité de deux systèmes techniques différents à fonctionner sans restriction l'un avec l'autre. Possibilité de faire circuler sans restriction des trains sur des réseaux ferroviaires différents.

L/

Long rail soudé (LRS) : méthode moderne de pose de voies ferrées, adaptée aux lignes à fort trafic, qui présente l'intérêt de supprimer la plupart des joints de rails sur des longueurs importantes. Cette solution présente notamment des avantages considérables en matière de bruit.

O/

Opérateur ferroviaire : entreprise de transport ferroviaire assurant la distribution, l'approvisionnement et le stockage des produits d'un client.

P/

Péage : terme du langage courant désignant les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, payées au gestionnaire du réseau par un candidat autorisé, en contrepartie de la mise à disposition d'un sillonn.

PMR : personne à mobilité réduite, soumise à des difficultés dans ses déplacements en raison de son état physique ou de son encombrement.

PNB : Point noir bruit.

Polychlorobiphényle (PCB) : famille de composées aromatiques organochlorés de synthèse, polluants à la toxicité avérée. Massivement utilisés entre 1930 et 1973, notamment pour la fabrication des transformateurs électriques et autres équipements liés à l'exploitation de courants électriques à haute tension et très haute tension.

(Produit) phytosanitaire : produit chimique synthétique utilisé dans l'entretien des voies pour maîtriser la pousse de végétation nuisible à la qualité de l'infrastructure et à sa sécurité.

R/

Renouvellement : action de maintenance de l'infrastructure, consistant techniquement en un remplacement de tout ou partie de ses composantes (rail, traverse, ballast, caténaire, ouvrage d'art) avec retour aux caractéristiques de l'état neuf.

S/

Sillon : créneau de passage d'un train sur un itinéraire et à un horaire précis. Unité d'allocation de la capacité sur le réseau ferroviaire.

Sillon-kilomètre : unité de mesure du volume de sillons. Un sillonn tracé sur 10 km égale 10 sillons-km.

T/

Train-kilomètre : unité de mesure de la circulation des trains. Un train circulant sur 10 km égale 10 trains-km.

Trame verte (projet de la 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).

U/

UIC (classe) : l'Union Internationale des Chemins de fer propose un schéma de classification des lignes ferroviaire en fonction de leur intensité d'utilisation. Les lignes des catégories UIC 1 à 6 sont de très à moyennement circulées, les lignes UIC 7 à 9 sont peu voire non circulées.

DIRECTIONS RÉGIONALES DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine

15, rue des Francs-Bourgeois
67082 Strasbourg Cedex
Tél. : 03 88 23 30 70

Aquitaine, Poitou-Charentes

88-89, quai des Chartrons
33070 Bordeaux Cedex
Tél. : 05 56 93 54 00

Basse-Normandie, Haute-Normandie

38 bis, rue Verte
BP 11066
76173 Rouen Cedex
Tél. : 02 32 76 03 60

Bourgogne, Franche-Comté

Immeuble La City
2, rue Gabriel-Plançon
25042 Besançon Cedex
Tél. : 03 81 21 37 00

Bretagne, Pays de la Loire

Immeuble Le Henner
1, rue Marcel-Paul
BP 11802
44018 Nantes Cedex 1
Tél. : 02 40 35 92 50

Centre, Limousin

16, rue de la République
45000 Orléans
Tél. : 02 38 80 99 10

Île-de-France

87-89, quai Panhard-et-Levassor
Immeuble Sequana 1
75214 Paris Cedex 13
Tél. : 01 53 94 30 00

Languedoc-Roussillon

185, rue Léon-Blum
BP 9252
34043 Montpellier Cedex 1
Tél. : 04 99 52 21 70

Midi-Pyrénées

2, esplanade Compans-Caffarelli
Immeuble Toulouse 2000
Bât. E, 4^{ème} étage
31000 Toulouse
Tél. : 05 34 44 10 60

Nord-Pas-de-Calais, Picardie

Tour de Lille, 1^{er} étage
100, boulevard de Turin
59777 Euralille
Tél. : 03 20 12 45 20

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Les Docks, Atrium 10.4
10, place de la Joliette
BP 85404
13567 Marseille Cedex 02
Tél. : 04 96 17 04 80

Rhône-Alpes, Auvergne

78, rue de la Villette
69425 Lyon Cedex 03
Tél. : 04 72 84 65 70

**UN REPORTING BASÉ SUR
UN RÉFÉRENTIEL RECONNU
– LE RÉFÉRENTIEL GRI**

Le GRI (Global Reporting Initiative) est un cadre destiné à fournir aux organisations un modèle de référence, accepté d'un commun accord, pour l'élaboration de leur rapport de performance économique, environnementale et sociale. Pour l'élaboration de son premier rapport annuel développement durable, Réseau Ferré de France suit les lignes directrices de la GRI.

92, avenue de France
75648 Paris Cedex 13 – France
Tél : 33(0) 1 53 94 30 00
Fax : 33(0) 1 53 94 30 10
www.rff.fr



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE