



Réseau Ferré de France  
au service du  
développement durable

décembre  
**2005**



# Sommaire

Message du Président	1
Caractéristiques de RFF	2
Le rail facteur de développement durable	4
<b>Le développement durable au cœur des missions de RFF</b>	<b>7</b>
La contribution de nos métiers au développement durable	8
Les missions de RFF	10
RFF au cœur du système ferroviaire français et européen	12
<b>Le développement durable, une pratique quotidienne pour RFF</b>	<b>15</b>
Une gestion responsable du réseau	16
La maîtrise de l'impact des opérations de développement	22
De la concertation au dialogue continu	25
Une gestion du patrimoine au service des territoires	28
Les équipes de RFF, principales parties prenantes	31
Synthèse des indicateurs de développement durable	33
Glossaire	34

# Réseau Ferré de France



**P**ropriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, Réseau Ferré de France place désormais toute son action sous le signe du développement durable.

Chargés de veiller à l'entretien, au développement et à la mise en valeur du réseau, les collaborateurs de RFF recherchent systématiquement les bonnes adéquations entre les impératifs nationaux et les enjeux propres aux territoires locaux dans lesquels s'insèrent les infrastructures ferroviaires.

La publication par Réseau Ferré de France de ce premier état des lieux consacré au développement durable répond à une double nécessité : inscrire la gouvernance de l'entreprise dans des pratiques conformes aux attentes de nos concitoyens et de nos partenaires professionnels ; exploiter les réponses que les équipes de RFF apportent aux objectifs du développement durable

Le présent document dresse un premier bilan de nos pratiques pour le développement durable ; il a été conçu comme un point de départ, s'inscrivant dans une démarche générale de progrès continu. L'entreprise devra rendre compte de sa mise en œuvre. Elle s'inspire des principales références généralement reconnues au plan international.

Les enjeux de développement durable auxquels l'entreprise doit faire face sont multiples, qu'il s'agisse de mieux utiliser le réseau pour le fret et les voyageurs, de l'ouvrir pleinement sur les autres modes de transport, de répondre aux attentes multiples de la société quant à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, à la flexibilité, à la qualité de service, au confort... et à la protection de notre environnement naturel et humain.

Ces enjeux requièrent toute notre attention et exigent une complète mobilisation. Pour y faire face en proposant des réponses adaptées, RFF, qui est une entreprise jeune, s'est entouré d'hommes et de femmes de talent, partageant avec force et conviction les engagements de développement durable de leur entreprise.

Mais il nous faut sans cesse progresser. Cette nouvelle conquête du rail est ardue et passionnante. Gageons que toutes les parties prenantes de ce projet ambitieux apporteront leur pierre à l'édifice.

**Michel Boyon**  
Président

# Caractéristiques de RFF



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

RFF a pour missions la répartition des capacités offertes par le réseau ferré national dont il est propriétaire, son exploitation et son entretien, son aménagement et son développement, la gestion du patrimoine et celle de la dette.

Les 29 232 km de lignes ouvertes à la circulation commerciale sont empruntés chaque jour par près de 15 000 trains de voyageurs et de fret représentant 20 000 sillons réservés.

Regroupant plus de 600 collaborateurs, RFF mobilise environ 60 000 personnes, pour la plupart issues de la SNCF dans le cadre d'une convention de gestion. Avec 2,4 milliards d'euros investis en 2004 dans le renouvellement et le développement de lignes ferroviaires, RFF est l'un des plus importants maîtres d'ouvrages français.

## RFF : LES CHIFFRES CLÉS

En milliards d'€	2003	2004
<b>→ Principaux produits</b>		
Redevances d'infrastructures (péages)	1,84	2,13
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure	1,38	1,11
Subvention de désendettement	-	0,8
Subvention de régénération (renouvellement)	-	0,67
Cession du patrimoine immobilier	0,1	0,1
<b>→ Principales charges</b>		
Rémunération de la SNCF pour l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure	2,63	2,64
Charges financières liées à la dette	1,40	1,43
<b>→ Résultat net</b>	<b>- 1,42</b>	<b>- 0,65</b>
<b>→ Investissements</b>	<b>2,17</b>	<b>2,43</b>
... dont renouvellement et mise aux normes	0,84	0,88
... dont développement	1,3	1,56
<b>→ Dette financière nette</b>	<b>28,6</b>	<b>28,4</b>

*Pour les informations économiques et financières détaillées, se reporter au rapport annuel d'activité ou au site [www.rff.fr](http://www.rff.fr)*



- Lignes à grande vitesse
- Lignes électrifiées en 25 000 Volts  
(■ voies doubles et ■ voies uniques)
- Lignes électrifiées en 1 500 Volts  
(■ voies doubles et ■ voies uniques)
- Lignes non électrifiées  
(■ voies doubles et ■ voies uniques)
- - Lignes électrifiées en autres courants  
(voies uniques)

Les chemins de fer corses et les chemins de fer de Provence ne font pas partie du réseau ferré national.

## LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

### → Lignes

- 29 232 km de lignes ouvertes à la circulation commerciale
- 1 548 km de lignes à grande vitesse (LGV)
- 14 597 km de lignes électrifiées

### → Voies ferrées

- 52 990 km de voies principales en exploitation
- 55 000 hectares de plates-formes de voies ferrées
- 10 000 hectares de talus végétalisés aux abords des voies

### → Signalisation & équipements de sécurité

- 1 447 km de lignes équipées de transmission voie-machine (principalement LGV)
- 14 967 km de lignes équipées de dispositifs de signalisation automatiques
- 2 282 postes d'aiguillages, dont 1 160 postes électriques
- 14 113 km de lignes équipées de radio sol-train

# Le rail facteur de développement durable

Les avantages reconnus du mode de transport ferroviaire ne constituent qu'une partie des réponses aux enjeux de mobilité durable. Répondant principalement dans le passé à des défis de nature technique et technologique, son développement doit désormais faire la preuve de sa capacité à mettre en œuvre des solutions de transport globales, plus compétitives, à moindre impact environnemental et socialement acceptables.

## Les atouts du rail

### Environnement

#### Efficacité énergétique

Pour une même quantité d'énergie mesurée en « kilo équivalent pétrole », le TGV permet, en moyenne, à un voyageur de parcourir 172 kilomètres contre 39 en voiture et 18 en avion (Source : Ademe).

#### Lutte contre le changement climatique

Les transports sont à l'origine de 28 % des émissions brutes françaises de gaz à effet de serre. En 2002, 0,5 % de ces émissions provenaient du rail (soit 0,7 million de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>), contre 91,8 % pour la route (soit 137,3 MTE CO<sub>2</sub>) et 3,7 % pour le transport aérien (soit 5,5 MTE CO<sub>2</sub>) (Source : CITEPA - Inventaire UNFCCC).

#### Qualité de l'air

La pollution atmosphérique résulte de la combinaison de différents polluants : particules, CO, SO<sub>2</sub>, NOx, COV, dioxines... Le train, qui utilise une énergie principalement d'origine électrique, est le mode de transport le plus respectueux de la qualité de l'air.

### Economie

#### Aménagement des territoires

Support majeur du développement territorial, le transport ferroviaire contribue à la dynamisation des économies et des bassins d'emploi régionaux. Les lignes à grande vitesse (LGV) et leur connexion avec le réseau classique permettent le désenclavement des régions et leur intégration dans l'espace économique européen.

#### Gain de temps

Les LGV mettent Paris à 1h25 de Bruxelles, 2h de Lyon, 3h de Marseille et bientôt à 2h20 de Strasbourg. En zone périurbaine, le rail se révèle également être un moyen rapide et efficace, adapté aux transports quotidiens domicile-travail ou domicile-étude, et permettant de concilier d'autres activités (lecture, travail, etc.) pendant les trajets.

#### Le rail, alternative à la congestion routière

Entre 2001 et 2010, 50 % de poids lourds supplémentaires sont attendus sur les routes nationales. La congestion routière coûterait aux pays européens près de 268 milliards d'euros soit 3 % de leur PIB (Etude Infrac - IWW de 2004 pour l'UIC et le CER). Face à un tel enjeu, le rail entend se présenter comme une véritable alternative.

### Social / Sociétal

#### Sécurité

Le train constitue l'un des modes de transport les plus sûrs. En France, sur un même trajet, le risque d'accident mortel est 35 fois supérieur en voiture (Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière).

#### Accessibilité

Avec la modulation sociale des tarifications ou encore les aménagements des infrastructures pour les personnes à mobilité réduite, le transport ferroviaire contribue à la mise en œuvre du « droit au transport pour tous ».

#### Optimisation de l'espace

Une section d'autoroute (2x2 voies) nécessite près de 28 m de largeur. Une ligne à grande vitesse (LGV) n'en utilise que 15 pour un débit théorique possible en nombre de voyageurs 3,5 fois supérieur.

# Les contributions de RFF aux défis du secteur

## Améliorer la qualité du fret ferroviaire

En 1974, le fret ferroviaire en France représentait une activité estimée à 72,4 milliards de tonnes kilomètres (tkm). Depuis, cette activité n'a cessé de baisser au profit du transport routier pour représenter, en 2004, 45 milliards de tonnes kilomètres, soit 15 % de l'ensemble des transports de marchandises.

Pour développer le fret dans un marché ferroviaire désormais ouvert à d'autres opérateurs européens, RFF s'attache à :

- proposer des sillons de qualité et adaptés aux besoins des clients ;
- développer l'intermodalité, avec des projets tels que la desserte de *Port 2000* axée sur le renforcement de l'interface mer-fer ou les projets du port de Marseille ;
- concevoir de nouveaux services, compétitifs, comme les autoroutes ferroviaires, particulièrement adaptées aux grands axes ainsi qu'au franchissement de zones sensibles telles que les massifs montagneux.

## Renforcer le réflexe ferroviaire pour les personnes

Les lignes à grande vitesse (LGV) sont des succès techniques et commerciaux mondialement reconnus. Mais au-delà de ces réalisations les plus visibles et les plus spectaculaires, l'amélioration de l'offre en zone périurbaine et les investissements des régions dans les trains express régionaux (TER) ont permis ces dernières années de raviver la compétitivité et l'attractivité du rail pour les transports de la vie quotidienne.

RFF, et plus largement les acteurs ferroviaires, misent aujourd'hui sur le renforcement des offres multimodales (voiture / train ou train / avion) et sur les investissements en matière d'accueil des voyageurs (aménagement pour les personnes à mobilité réduite, amélioration du confort et des services à la clientèle...).

Les travaux actuellement menés par RFF sur le renforcement de l'offre et le cadencement des horaires vont dans ce sens.



**Jacques Barrot,**  
commissaire européen aux Transports

→ « Le gestionnaire d'infrastructure est devenu un acteur clef de l'espace ferroviaire européen que bâtit progressivement l'Union européenne depuis le début des années 1990. Cette réforme vise, rappelons-le, à dynamiser le secteur ferroviaire et à le rendre plus compétitif, notamment vis-à-vis de la route.

Les enjeux sont colossaux, si l'on pense par exemple que, annuellement, le seul coût des embouteillages dans l'Union européenne est voisin du budget communautaire actuellement encore en discussion. Les investissements en matière d'infrastructure ferroviaire sont également significatifs et, par une gestion efficace et par la maîtrise de ses coûts, le gestionnaire d'infrastructure doit contribuer à améliorer les résultats financiers de l'ensemble du secteur ferroviaire.

Ceci passe par la mise en œuvre de bonnes pratiques en matière de développement et d'entretien des infrastructures. Dans ce cadre, dans les pays où il existe une concurrence effective entre équipementiers, la diminution des coûts est déjà flagrante.

Cette amélioration des résultats du secteur suppose également que, dans chaque Etat, le gestionnaire d'infrastructure traite toutes les entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

J'y veillerai personnellement. »



**L'association *Route roulante 2006* promeut les autoroutes ferroviaires en France**

**Pour les acheminements de longue distance (plus de 650 km), les entreprises de transport et de logistique n'ont pas trouvé jusqu'à présent une offre de services intermodaux répondant pleinement à leurs attentes. Le transport routier de marchandises reste le mode de référence, mais la croissance des échanges européens appelle le développement d'autres modes de transport, plus durables.**

**Pour redéfinir une offre de transport intermodale, crédible techniquement et pertinente économiquement, en s'appuyant sur une approche client globale, qui intègre les transporteurs et les organisateurs de transport et s'adapte aux conditions du transport routier, TLF (fédération des entreprises de transport et logistique de France), Fret-SNCF et RFF ont créé, en octobre 2004, l'association *Route roulante 2006*. Elle est destinée à promouvoir les autoroutes ferroviaires sur le territoire national.**

**Transporter des camions sur des trains est un concept techniquement accessible, séduisant au plan environnemental et économiquement intéressant. RFF participe activement aux études sur ces projets.**

## **Assurer la continuité territoriale européenne**

Les obstacles techniques et administratifs à lever pour mettre en place un réseau européen véritablement interopérable restent encore nombreux. La position géographique de la France confère au réseau national une responsabilité accrue, notamment en matière de projets de corridors européens, dont 8 sur 30 traversent l'Hexagone.

Au plan de la signalisation, le projet ERTMS (European Rail Traffic Management System) doit conduire à une uniformisation des différents systèmes nationaux sous la houlette de l'Agence ferroviaire européenne (AFE).

L'interopérabilité des réseaux européens suppose une coopération institutionnelle renforcée entre les différents gestionnaires d'infrastructure. RFF joue un rôle actif dans chacune de ces instances de coopération : en 2004, RFF a assuré la présidence des EIM (European Rail Infrastructure Managers) et continue de siéger au conseil. Instance représentative auprès de l'AFE, cette association assure la promotion des positions des gestionnaires d'infrastructure indépendants auprès des institutions européennes. RFF est par ailleurs l'un des membres fondateurs de RailNetEurope (RNE), instance de coordination des gestionnaires d'infrastructure européens, dont la vocation est d'assurer l'interface avec les transporteurs pour faciliter la production et la gestion des sillons internationaux.

## **Renforcer la maîtrise des impacts sur l'environnement humain et naturel**

La maîtrise de l'impact du réseau ferroviaire existant et futur sur l'environnement est une préoccupation constante et un objectif majeur de RFF.

Cette volonté se traduit par :

- la lutte contre le bruit ferroviaire, principale nuisance ressentie par les riverains, qui se construit autour de trois axes : un volet préventif (classement des voies et limitation du bruit dans le cadre des projets), un volet curatif (lutte contre les points noirs bruit) et un volet innovation (programme de recherche) ;
- le respect des milieux naturels et le maintien de la biodiversité, objets d'une attention particulière grâce à une concertation étroite avec le ministère de l'Ecologie et ses services et une prise en compte très en amont des projets ;
- la préservation de la qualité des eaux et des sols, tant en phase chantier qu'en phase exploitation ;
- le respect des équilibres économiques et sociaux ;
- l'insertion des voies et des ouvrages dans le paysage et leur valorisation ;
- la minimisation de la fragmentation des territoires et de l'effet de coupure en recherchant une transparence maximale des ouvrages.

Si RFF applique avec rigueur la réglementation en matière d'environnement, il travaille, dans un souci d'amélioration continue, à des solutions qui vont au-delà de sa simple application. Développer la concertation et la culture du débat lors des différentes phases de conception des projets y participe pleinement et constitue un progrès à entretenir.





**Le développement  
durable au cœur  
des missions de RFF**

# La contribution de nos métiers au développement durable

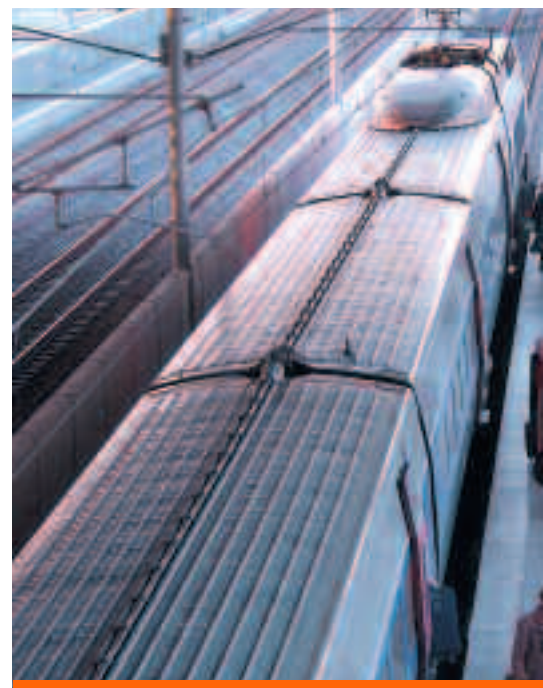
**Dimension inhérente à la création du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire française, le développement durable doit imprégner les processus, procédures et pratiques mis en œuvre au quotidien par les équipes de Réseau Ferré de France et leurs partenaires. La recherche de performance environnementale, économique, sociale et sociétale guide chacun dans l'entreprise, depuis la définition de la politique de Réseau Ferré de France par les directions centrales jusqu'à son déploiement par les directions régionales.**

**Inscrite dès l'article premier** de la loi portant création de RFF, la contribution de l'entreprise aux enjeux du développement durable constitue le fil directeur et la ligne d'horizon incontournables de notre mission de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. Elle l'est doublement, à la fois par notre statut et par notre vocation à être le support d'une partie importante du service public de transport.

RFF se doit avant tout de valoriser le patrimoine ferroviaire qui lui a été confié, héritage de plus d'un siècle et demi d'investissements, et de le développer pour

répondre aux besoins de mobilité durable des générations présentes et futures.

La séparation des fonctions de gestionnaire de l'infrastructure et de transporteur dans un contexte d'ouverture à la concurrence, à l'origine de la création de RFF, est en elle-même porteuse d'une rationalité socio-économique et financière renforcée dans le système ferroviaire. Elle permet en effet une meilleure prise en compte des externalités dans les choix d'investissement, une répartition raisonnée de la charge financière



entre l'utilisateur et le contribuable, une allocation optimisée des capacités et des sillons dont l'utilisation peut être augmentée par la mise en place d'une concurrence organisée, c'est-à-dire non discriminatoire et loyale.

## Nos principales responsabilités

### ENVIRONNEMENT

- Réduire le bruit ferroviaire
- Préserver la ressource en eau et la qualité des sols
- Respecter les écosystèmes
- S'insérer dans le paysage et le valoriser
- Entretien du patrimoine foncier

### ECONOMIE

- Intégrer la rationalité économique dans le système ferroviaire
- Améliorer l'offre
- Optimiser le patrimoine ferroviaire
- Participer à l'aménagement du territoire

### SOCIAL

- Assurer des conditions d'emploi équitables dans notre sphère d'influence
- Mettre en œuvre un dialogue social constructif

### SOCIÉTAL

- Garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire
- Promouvoir le rail et l'intermodalité auprès de nos partenaires
- Elaborer les projets dans la concertation



## Le développement durable chez RFF : une approche transversale

### L'organisation de RFF

C'est au travers d'instances transverses de préparation de décision (comité exécutif, comité de la stratégie, comité de l'environnement et du développement durable) composées de directeurs fonctionnels, régionaux et de responsables environnement, que RFF s'attache à promouvoir des pratiques de développement durable.

### Le rôle des directions

L'ensemble des directions de RFF concourt à la mise en œuvre de ces pratiques.

Les études socio-économiques sont pilotées par la direction de la stratégie et du développement. Cette dernière coordonne également la politique environnementale en prenant en charge l'animation du comité

de l'environnement et du développement durable, le système de management de la qualité et de l'environnement (SMQE), le suivi de la performance environnementale et le suivi de la sensibilisation au management environnemental des collaborateurs.

Les bilans *a posteriori* des projets sont pilotés par la mission audit.

Le secrétariat général définit la politique de RFF en matière de concertation et de débat public, et pilote sa mise en œuvre. Les questions de sécurité et de sûreté sont traitées principalement par la direction du réseau ferré, qui a en charge le fonctionnement et l'entretien du réseau. Les critères environnementaux et sociaux sont intégrés dans les achats par la direction des opérations d'investissement, qui veille aussi à l'action des responsables environnement sur tous les grands projets en phase opérationnelle. Les biens de RFF sont valorisés par la direction du patrimoine, en recherchant la convergence des intérêts de RFF et de la collectivité.

Le déploiement de cette politique de développement durable est assuré par les douze directions régionales au plus près du terrain et des parties prenantes, qu'il s'agisse de l'exploitation et de l'entretien du réseau, de l'utilisation des capacités, de l'investissement, de l'aménagement des espaces ferroviaires ou encore de l'environnement. Leurs chargés de missions aménagement et patrimoine, et les responsables environnement développent une approche à la fois spécifique en fonction des enjeux locaux particuliers et conforme à la politique de développement durable de RFF.



**Extrait de l'article 1 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de RFF**

**Il est créé à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1997 un établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé "Réseau Ferré de France". Cet établissement a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national [...].**

# Les missions de RFF

**Mettre à disposition de ses utilisateurs un réseau sûr, fiable et efficace, de manière équitable ; contribuer à l'aménagement des territoires par une politique patrimoniale et de développement du réseau ; maîtriser sur le long terme les équilibres financiers de l'entreprise, tels sont les principaux objectifs poursuivis par Réseau Ferré de France au travers de ses différentes missions.**



**François Gerbaud,**  
sénateur de l'Indre,  
maire de Bouges-le-Château

→ « RFF est un outil performant, objectif et d'une très grande qualité d'expertise. C'est une parfaite réponse aux préoccupations des accords de Kyoto, aux exigences européennes du Livre blanc et aux préoccupations croissantes en matière de transport ferroviaire, de fret notamment.

**RFF agrandit le réseau et l'adapte à des besoins de tous ordres en intégrant tous les impératifs qui sont ceux de rentabilité socio-économique des grands équipements, dans une optique de développement de l'intermodalité d'une part, et dans des conditions environnementales optimales d'autre part.**

**RFF est aujourd'hui en pointe pour raisonner non pas dans une seule logique de flux, mais aussi dans une optique de bilan écologique. »**

## Densifier l'utilisation du réseau

L'organisation des circulations ferroviaires sur le réseau national, c'est-à-dire la répartition des capacités, relève depuis 2003 de la responsabilité de RFF. Le réseau étant relativement sous-utilisé, par comparaison avec ceux des autres pays européens, il échoit à RFF d'en accroître l'utilisation, et ce, selon une triple approche :

- concevoir et proposer une gamme de prestations de services répondant aux besoins des utilisateurs actuels et futurs, s'appuyant sur une architecture de sillons performante ;
- optimiser la répartition des capacités, notamment au travers du cadencement de l'horaire des trains (augmentation des fréquences et des caractéristiques des sillons), par la structuration du graphique (programmation optimisée des 20 000 sillons moyens journaliers sur l'ensemble du réseau) ;
- proposer une tarification d'infrastructure attractive, équitable et transparente.

L'objectif est aujourd'hui de parvenir à un optimum entre le rendement des sillons, la satisfaction des différentes demandes de transport et l'aménagement des plages horaires pour la maintenance. Pour cela, RFF agit de manière concertée avec les parties prenantes concernées, notamment au travers des Instances régionales de concertation sur les sillons (IRCS).



## Assurer le fonctionnement et la disponibilité du réseau

Conformément à la loi, la mission d'exploitation et d'entretien du réseau est déléguée à la SNCF dans le cadre d'une convention de gestion, tandis que le renouvellement de l'infrastructure passe par un mandat de maîtrise d'ouvrage, les objectifs et principes de gestion étant définis par RFF. Le renforcement des systèmes de sécurité, de contrôle et d'exploitation ainsi que le renforcement de l'intégration technique au plan européen ont un impact direct sur les coûts de fonctionnement du réseau. La maîtrise de ces coûts constitue une priorité. RFF privilégie deux orientations :

- préconiser une vision cohérente de l'entretien et du renouvellement, le choix d'un renouvellement renforcé permettant de réaliser des économies substantielles en matière de maintenance ;
- inscrire la convention de gestion avec la SNCF dans une logique de performance, et non plus dans une logique de régie de moyens.



## Développer le réseau

Troisième responsabilité clé de RFF : éclairer les décideurs publics dans leurs choix d'investissement, puis assurer la maîtrise d'ouvrage de ces projets dans des conditions qui soient économiquement, écologiquement et socialement acceptables, c'est-à-dire dans le respect de la pluralité des intérêts des parties prenantes. Ces choix sont toujours le résultat d'une décision collective et concertée.

Maître d'ouvrage du réseau ferré, RFF pilote environ 3 000 projets, qu'il s'agisse du renouvellement de lignes existantes ou du développement de lignes nouvelles, pour un montant total en 2004 de 2,43 milliards d'euros. Dans ce rôle, RFF se veut exemplaire : tant en amont, dans la préparation et le suivi des études techniques, économiques et environnementales, qu'*a posteriori*, avec l'analyse des bilans socio-économiques – dont les principes ont été fixés en application de la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) – et le suivi des impacts environnementaux et sociaux.

## Gérer et valoriser le patrimoine

Comptant parmi les principaux propriétaires fonciers de France, RFF s'efforce de préserver et d'entretenir ses 108 000 hectares, dont 97 000 sont liés à l'activité ferroviaire. Ces biens comprennent de nombreux ouvrages d'art (ponts, tunnels, bâtiments techniques, etc.) dont une partie constitue, d'ailleurs, un patrimoine historique et culturel à conserver et à mettre en valeur. RFF réalise des cessions d'éléments devenus inutiles à l'activité ferroviaire (entrepôts désaffectés, terrains en friche, etc.). Cette valorisation des actifs, attribués à RFF en contrepartie de la dette héritée, permet de contribuer à la réduction de celle-ci. RFF cède ainsi aux collectivités des emprises qui peuvent se révéler stratégiques pour les projets de développement durable des territoires concernés (logements en zone urbaine saturée, zones et voies vertes, tramway, etc.).

## Maîtriser les équilibres financiers à long terme

Les 28 milliards d'euros d'endettement, correspondant à la dette transférée de la SNCF en 1997 (part majoritaire), à la dette liée aux investissements de développement et à celle résultant de l'insuffisance d'exploitation, conduisent RFF à une gestion responsable visant à réaménager la dette par l'allongement de sa durée, le refinancement et la renégociation. Il s'agit de lui conférer un profil intergénérationnel compatible avec les objectifs de développement à long terme des infrastructures ferroviaires.

Compte tenu des montants des investissements et de la dette, RFF a un devoir de transparence accrue au plan de sa gestion financière. La mise en évidence de l'impact financier à long terme des opérations de développement, la substitution d'une logique de performance à celle d'une logique de moyens et la mise en place de rapports de coopération de moyen et long termes avec les différents partenaires financiers sont autant de leviers pour la maîtrise de la pérennité financière de RFF.



## Les missions de RFF

### 4 missions centrales

- **Faire fonctionner le réseau**  
[Exploitation]
- **Maintenir le réseau**  
[Entretien et renouvellement]
- **Développer le réseau**  
[Développement]
- **Optimiser l'utilisation du réseau au travers de la répartition des capacités**  
[Production et commercialisation]

### 2 missions complémentaires

- **Valoriser le patrimoine ferroviaire**
- **Gérer la dette**

# RFF au cœur du système ferroviaire français et européen

C'est en dialoguant avec tous les partenaires du système ferroviaire que Réseau Ferré de France contribue à promouvoir les équilibres les plus pertinents entre les intérêts de chaque acteur aux plans communautaire, national et régional, dans une Europe dont l'harmonisation progresse chaque jour.

## Clients (directs ou indirects)

- SNCF
- Autres entreprises ferroviaires européennes
- Autorités organisatrices (dont les régions)
- Services centraux ou déconcentrés de l'Etat
- Elus (régionaux, départementaux, locaux) et leurs associations (ARF, ADF, AMF, GART)
- Organismes socio-professionnels (CCI, chambres d'agriculture)
- 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
- Institutions représentatives du personnel (comité d'entreprise, CHSCT, délégués du personnel)
- Organisations syndicales

## Société civile et ONG

- Associations d'élus
- Riverains et associations locales
- Associations de protection de l'environnement
- Grand public

## Autorités de concertation

- Commission nationale du débat public et commissions particulières
- Conseil national du bruit

## Organismes européens de décision et de réglementation

- Commission européenne – Direction générale Transports et Energie
- Agence ferroviaire européenne
- Parlement européen – Comité transports
- Conseil européen

**Nos**

# partenaires

## Associations et acteurs du transport

- Communauté européenne du rail (CER)
- Fédération des industries ferroviaires (FIF) et Union des industries ferroviaires européennes (Unife)
- European Rail Freight Association (ERFA)
- Union des transporteurs publics (UTP et UITP)
- Groupement national du transport combiné (GNTC)
- Autres gestionnaires européens d'infrastructure
- Autres opérateurs et gestionnaires d'infrastructure de transport (route, avion, transport urbain, fluvial et maritime)

## Coopérations européennes et internationales

- European Rail Infrastructure Managers (EIM)
- Union internationale des chemins de fer (UIC)
- RailNet Europe (RNE)
- Union internationale route rail (UIRR)

## Fournisseurs

- SNCF (gestionnaire d'infrastructure délégué, entrepreneur et fournisseur)
- Maîtres d'œuvre (ingénierie SNCF, bureaux d'études publics et privés...)
- Entreprises de BTP
- Equipementiers

## Partenaires financiers

- Etat/Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf)
- Conseils régionaux et autres collectivités locales
- Union européenne
- Banques et groupements privés (notamment dans le cadre de partenariats public-privé)

## Autorités de tutelle et de régulation

- Ministères en charge des Transports, des Finances, des Collectivités territoriales, de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- Agence des participations de l'Etat (ministère de l'Economie et des Finances)
- Mission de contrôle des activités ferroviaires

# RFF au cœur du système ferroviaire français et européen

## L'association European Rail Infrastructure Managers (EIM)

L'association a vu le jour en 2002 pour porter la parole des gestionnaires d'infrastructure sur la scène européenne et faciliter les échanges d'expérience. Basée à Bruxelles, l'association regroupe 11 gestionnaires d'infrastructure issus des pays suivants : Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Slovaquie, Suède.

## Les instances régionales de concertation sur les sillons

Mises en place par RFF, composées de représentants du ministère chargé des Transports, des Régions, de la SNCF et de RFF, les IRCS constituent un lieu de dialogue avec les Régions, autorités organisatrices des transports au niveau régional. Elles permettent d'identifier les contraintes liées à la dimension nationale et européenne des circulations sur le réseau et favorisent la concertation sur les règles d'affectation des capacités et les modalités de leur mise en œuvre.

## Le Conseil national du bruit

Instance de concertation et de conseil dans le domaine du bruit, le CNB est composé de représentants de l'Etat, de collectivités territoriales et d'organisations syndicales, de personnalités compétentes et de représentants de différents groupements, associations et professions concernés par les problèmes du bruit et l'amélioration de la qualité de l'environnement sonore. Les représentants sont nommés par arrêté du ministre de l'environnement. Anne Guerrero, chef du département

Environnement et Développement durable est membre de ce conseil pour RFF.

## L'Agence ferroviaire européenne

L'Agence ferroviaire européenne a été instituée pour fournir à la Commission et aux Etats membres une aide technique dans les domaines de la sécurité ferroviaire et de l'interopérabilité.

Dans le cadre de la politique commune des transports, la Communauté s'est dotée d'une législation visant à la constitution progressive d'un espace ferroviaire européen intégré, du point de vue juridique et technique. Cela suppose le développement et la mise en œuvre de spécifications techniques d'interopérabilité et d'une approche commune des questions liées à la sécurité ferroviaire. La tâche principale de l'Agence ferroviaire européenne sera d'appuyer et de mener l'élaboration de ces mesures.

## Les équipementiers

Les équipementiers fournissent les éléments de la superstructure ferroviaire : voie (ballast, rails, traverses), signalisation, installations de sécurité, télécommunications, installations fixes de traction électrique (caténaires, sous-station). La politique de RFF consiste à s'assurer une grande sécurité d'approvisionnement tout en offrant aux fabricants la plus grande visibilité possible. Pour l'entretien du réseau existant, RFF confie à la SNCF, en sa qualité de gestionnaire délégué, la passation de contrats pluriannuels en son nom et pour son compte avec les industriels.

Pour la construction des lignes à grande vitesse, RFF contracte directement auprès de ses fournisseurs.



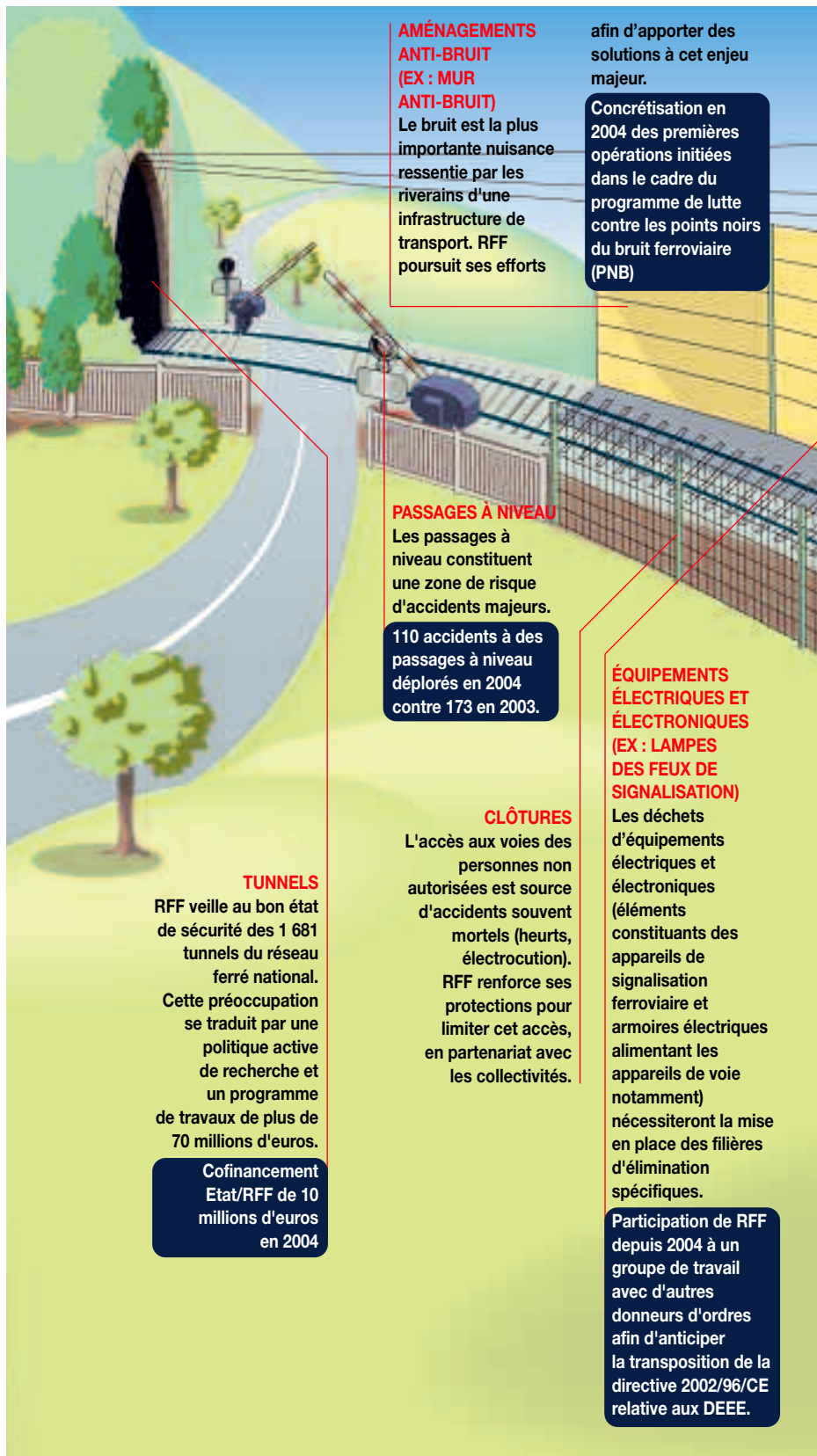


**Le développement durable, une pratique quotidienne pour RFF**

# Une gestion responsable du réseau

Afin de garantir un développement durable du réseau ferroviaire, Réseau Ferré de France contribue, par des actions concrètes, à la sécurité du système ferroviaire. Réduire l'impact de l'infrastructure sur l'environnement constitue l'autre grand volet de sa politique de gestion du réseau.

L'infrastructure ferroviaire comprend de multiples éléments, dont la connaissance précise du cycle de vie et des enjeux qui les entourent, garantit une gestion maîtrisée du réseau : constituants de la voie, équipements électriques et de signalisation, ouvrages, clôtures...



**TUNNELS**  
RFF veille au bon état de sécurité des 1 681 tunnels du réseau ferré national. Cette préoccupation se traduit par une politique active de recherche et un programme de travaux de plus de 70 millions d'euros.  
Cofinancement Etat/RFF de 10 millions d'euros en 2004

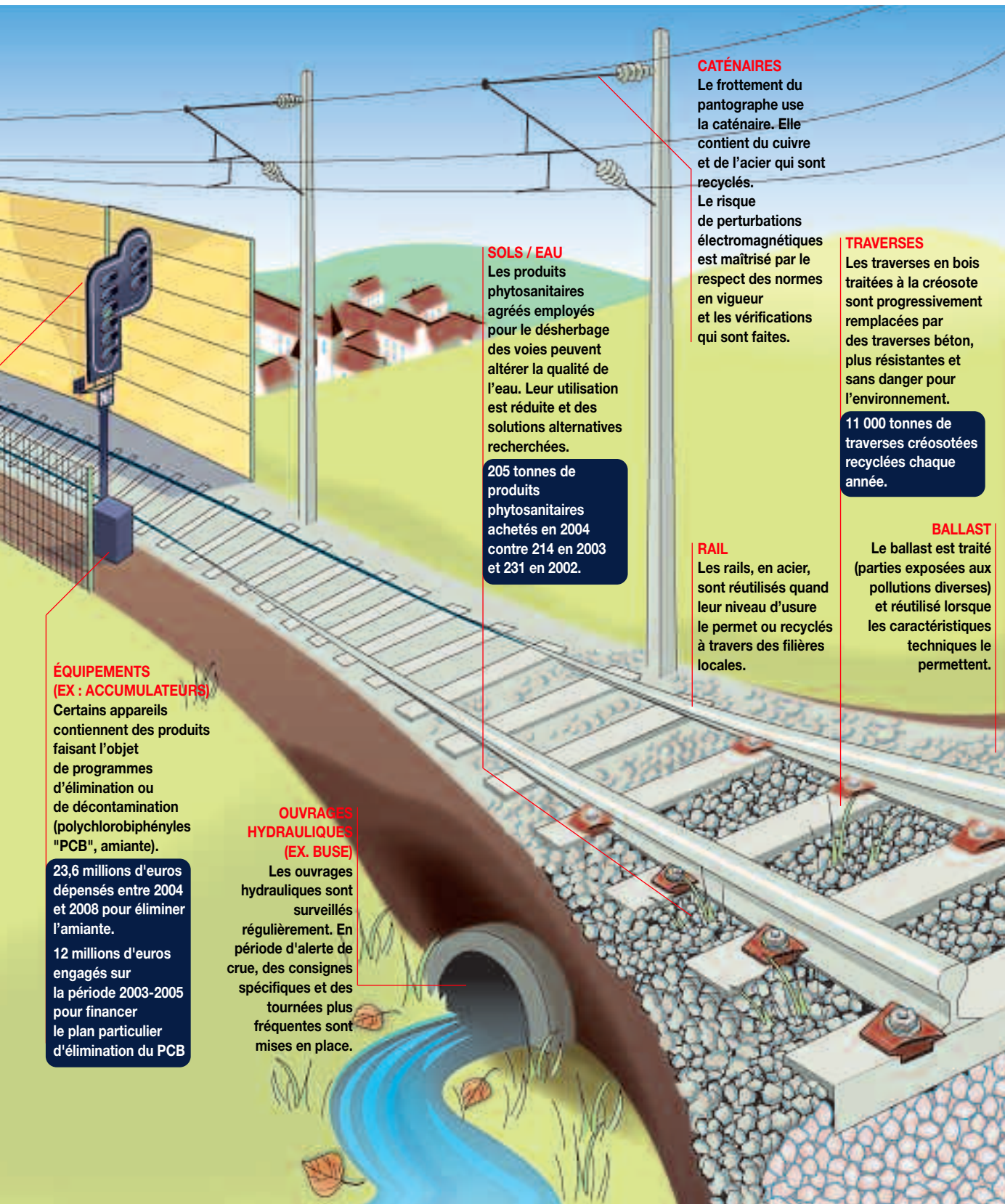
**AMÉNAGEMENTS ANTI-BRUIT (EX : MUR ANTI-BRUIT)**  
Le bruit est la plus importante nuisance ressentie par les riverains d'une infrastructure de transport. RFF poursuit ses efforts

afin d'apporter des solutions à cet enjeu majeur.  
Concrétisation en 2004 des premières opérations initiées dans le cadre du programme de lutte contre les points noirs du bruit ferroviaire (PNB)

**PASSAGES À NIVEAU**  
Les passages à niveau constituent une zone de risque d'accidents majeurs.  
110 accidents à des passages à niveau déplorés en 2004 contre 173 en 2003.

**CLÔTURES**  
L'accès aux voies des personnes non autorisées est source d'accidents souvent mortels (heurts, électrocution). RFF renforce ses protections pour limiter cet accès, en partenariat avec les collectivités.

**ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES ET ÉLECTRONIQUES (EX : LAMPES DES FEUX DE SIGNALISATION)**  
Les déchets d'équipements électriques et électroniques (éléments constituant des appareils de signalisation ferroviaire et armoires électriques alimentant les appareils de voie notamment) nécessiteront la mise en place des filières d'élimination spécifiques.  
Participation de RFF depuis 2004 à un groupe de travail avec d'autres donneurs d'ordres afin d'anticiper la transposition de la directive 2002/96/CE relative aux DEEE.



### CATÉNAIRES

Le frottement du pantographe use la caténaire. Elle contient du cuivre et de l'acier qui sont recyclés.

Le risque de perturbations électromagnétiques est maîtrisé par le respect des normes en vigueur et les vérifications qui sont faites.

### TRAVERSES

Les traverses en bois traitées à la créosote sont progressivement remplacées par des traverses béton, plus résistantes et sans danger pour l'environnement.

11 000 tonnes de traverses créosotées recyclées chaque année.

### BALLAST

Le ballast est traité (parties exposées aux pollutions diverses) et réutilisé lorsque les caractéristiques techniques le permettent.

### RAIL

Les rails, en acier, sont réutilisés quand leur niveau d'usure le permet ou recyclés à travers des filières locales.

### SOLS / EAU

Les produits phytosanitaires agréés employés pour le désherbage des voies peuvent altérer la qualité de l'eau. Leur utilisation est réduite et des solutions alternatives recherchées.

205 tonnes de produits phytosanitaires achetés en 2004 contre 214 en 2003 et 231 en 2002.

### ÉQUIPEMENTS (EX : ACCUMULATEURS)

Certains appareils contiennent des produits faisant l'objet de programmes d'élimination ou de décontamination (polychlorobiphényles "PCB", amiante).

23,6 millions d'euros dépensés entre 2004 et 2008 pour éliminer l'amiante.

12 millions d'euros engagés sur la période 2003-2005 pour financer le plan particulier d'élimination du PCB

### OUVRAGES HYDRAULIQUES (EX. BUSE)

Les ouvrages hydrauliques sont surveillés régulièrement. En période d'alerte de crue, des consignes spécifiques et des tournées plus fréquentes sont mises en place.

# Une gestion responsable du réseau



**60 000 agents de la SNCF au service  
du réseau ferré national**

**La SNCF assure, pour le compte de RFF,  
la gestion déléguée de l'infrastructure.**

**60 000 cheminots sont quotidiennement  
en charge de la sécurité, de l'entretien,  
de la modernisation des voies et de la  
gestion opérationnelle des circulations.**

**Dans le cadre de cette mission, la SNCF  
s'est clairement fixé des objectifs  
de développement durable.**

## Assurer la sécurité sur le réseau

### Sécurité du système ferroviaire : la contribution de RFF

Il s'agit pour RFF de maintenir et d'améliorer le niveau global de sécurité du transport ferroviaire, vis-à-vis des voyageurs, du personnel et des tiers.

Pour cela, RFF, gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré national, s'appuie sur un gestionnaire délégué particulièrement qualifié et expérimenté, la SNCF, qui est chargée, pour son compte, de la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations techniques et de sécurité.

Pour chaque nouveau système ou modification d'un système existant, l'objectif général poursuivi par RFF est le principe d'un niveau GAME – "*globalement au moins équivalent*" : aucune baisse globale de la sécurité n'est admissible sur le réseau ferré national et toute modification doit garantir le niveau de sécurité déjà constaté. Ce principe constitue, de facto, une obligation de progrès, encore accentuée par les exigences des pouvoirs publics en fonction des attentes de la société.

### Prévention des accidents individuels : les actions concrètes

C'est au travers de la convention de gestion et des objectifs fixés à la SNCF en matière de gestion des circulations, de surveillance et d'entretien des installations, que se traduit ce rôle de RFF.

C'est aussi au travers de la politique d'investissement de RFF, pour le renouvellement des installations (voies, ouvrages d'art, signalisation, télécommunications) et la prévention des accidents individuels :

- **prévention des accidents aux passages à niveau** : actions d'amélioration de la sécurité et opérations de suppression, menées avec le concours des collectivités gestionnaires de la voirie routière et de l'Etat (15 M€ en 2004) ;
- **prévention des heurts de personnes par des trains**, à la traversée de voies de gare (aménagement de sécurité, construction de passages dénivelés) ou en dehors des gares par l'accroissement du linéaire et de l'efficacité des clôtures (en partenariat avec les collectivités) ;
- **prévention du risque d'électrocution de personnes** sur la caténaire (en pleine voie ou au niveau des triages) ou dans une sous-station électrique par la mise en place de clôtures défensives et de portails d'accès (triaux et sous-stations) ;
- **sécurité des agents** : mise en place de dispositifs de protection améliorés dans les postes d'aiguillages pour la protection des travaux effectués sur les voies, modification en cours des textes régissant les opérations de maintenance et les travaux.

### Tunnels existants : une sécurisation renforcée

Même si les accidents dans les tunnels ferroviaires sont rares, et conformément aux directives des pouvoirs publics, RFF a poursuivi en 2004 (10 M€ financés à part égale par l'Etat et RFF) la démarche de sécurisation de 32 tunnels identifiés comme sensibles et de ceux faisant l'objet de grands travaux.



Il s'agit de faciliter l'évacuation éventuelle des personnes (éclairage, balisage, etc.) et les conditions d'intervention du secours (accès, communications, voire dans certains cas, matériel spécialisé).

### Des responsabilités élargies pour RFF

En plus de cette conception globale de la sécurité qui s'attache à prendre en compte les risques que peut faire courir l'activité ferroviaire sur son environnement humain, la politique européenne d'ouverture du réseau conduit RFF, responsable pour la France de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, à de nouvelles et importantes responsabilités :

- développement du système européen de contrôle-commande ERTMS (European Rail Traffic Management System) permettant d'avancer dans l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen, au service de laquelle RFF est très impliqué ;

- arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires sur le réseau national, avec le souci pour RFF que cette nouvelle utilisation du réseau s'effectue dans les meilleures conditions de sécurité pour le nouvel opérateur et que le niveau global de sécurité soit maintenu ;
- en fonction des évolutions réglementaires découlant du droit européen (directive sécurité de 2004), préparation du système de gestion de la sécurité de RFF pour obtenir l'agrément de sécurité nécessaire auprès de l'autorité ministérielle.



**Jacques Couvert,**  
directeur général – délégué exploitation  
de la SNCF

→ « Dans les missions qu'elle assure pour le compte de RFF, tant en matière d'exploitation que d'entretien et de travaux d'investissement, la branche Infrastructure de la SNCF contribue au développement durable à plusieurs niveaux :

- La contribution à l'accès de tous au transport ferroviaire par le développement des capacités permettant d'absorber les croissances souhaitées de trafic et d'améliorer la qualité du service, en produisant un sillon efficace, sûr et fiable, et par des actions d'amélioration de la sécurité.
- Les actions de préservation de l'environnement dans la maintenance et la réalisation des travaux.

Des résultats appréciables ont d'ores et déjà été obtenus. »

Nombre d'accidents sur le réseau ferré national	2002	2003	2004
Déraillements	27	26	20
Collisions train/obstacle	56	47	37
Collisions train/manœuvre et entre 2 trains	9	6	8
Collisions aux passages à niveau	162	173	110
<b>Total accidents par million de trains/km</b>	<b>0,47</b>	<b>0,48</b>	<b>0,33</b>

Nombre de personnes décédées sur le réseau ferré national	2002	2003	2004
Heurts par un train : agents	4	2	3
Heurts par un train : voyageurs	7	2	3
Heurts par un train : autres personnes	28	31	39
Chutes de train	9	8	5
Suicides	335	380	281
<b>Voyageurs tués par milliard de voyageurs/km</b>	<b>0,14</b>	<b>0,10</b>	<b>0,07</b>

Source : Journal officiel Assemblée nationale – 02/08/2005.

# Une gestion responsable du réseau



## La recherche sur le bruit

De manière générale, RFF est en recherche constante de solutions innovantes pour réduire le bruit à la source.

A titre d'exemple, la limitation du bruit émis par les ponts métalliques lors des passages de train fait l'objet d'un programme de recherche depuis 2001.

La modélisation d'un pont type, le pont Gavignot à Enghien-les-Bains, a aidé à comprendre les phénomènes en jeu.

Les résultats de cette modélisation ont permis d'expérimenter, en 2004, différents dispositifs techniques avec des résultats encourageants.

Des tests complémentaires seront effectués en 2005.

Une expérimentation est également en cours à Pierrelatte pour valider l'efficacité acoustique dans le temps et les conditions de sécurité de la pose d'absorbeurs sur rails, réduisant les vibrations du rail.

## Prévenir les risques environnementaux

### Réduction du bruit ferroviaire et résorption des "points noirs du bruit"

Le bruit est la plus importante nuisance affectant les riverains d'une infrastructure de transport. RFF rend compte au sein des Observatoires départementaux et régionaux du bruit des transports terrestres, présidés par les préfets, de l'avancement de son programme de lutte contre les "points noirs bruit" (PNB).

Les atlas cartographiques des zones de bruit critique, zones susceptibles de contenir des points noirs bruit, établis sur l'ensemble du linéaire de voies classées – soit 12 000 km – ont été diffusés à chacun des Observatoires en 2004. L'étape suivante vise la réalisation d'études plus fines qui permettront de déterminer précisément les bâtiments PNB et les mesures à prendre.

Toujours en 2004, plus de quarante opérations d'aménagement ont été lancées sur des sites pilotes du réseau ferré national. Le financement des études et des travaux est apporté par les différentes parties concernées (Etat, RFF, collectivités). Ainsi, 200 m de murs anti-bruit ont été réalisés en 2004 sur la commune de Montereau-Fault-Yonne. Par ailleurs, une première convention travaux relative à la réalisation de 1 370 m d'écran à Aix-les-Bains, travaux complétés par des isolations de façade, a été signée le 6 mai 2004 entre l'Etat (DRE et DIREN), RFF, la Région Rhône-Alpes, le Département de la Savoie et la Commune d'Aix-les-Bains, pour une réalisation en 2006.

### Protéger les nappes phréatiques

Pour prévenir toute fragilisation du ballast pouvant entraîner une instabilité des voies, la végétation doit être maîtrisée sur la voie et aux abords de l'infrastructure. Les produits phytosanitaires utilisés sont conformes à la réglementation en vigueur ; leur composition et leur dosage relèvent des meilleures pratiques environnementales connues à ce jour. Les volumes utilisés n'ont cessé de baisser (205 tonnes en 2004 contre 231 tonnes en 2002).

Une réflexion en vue de perfectionner les pratiques et de réduire les impacts sur la qualité des eaux est menée depuis 2004 en partenariat avec le ministère de l'Ecologie et du Développement durable et la SNCF.

### Prévenir le risque d'inondation : l'exemple de l'Île-de-France

RFF et les autres opérateurs de réseaux (RATP, SNCF, EDF, RTE, France Télécom) ainsi que les préfetures et les hôpitaux de Paris participent aux études engagées par la préfecture de police de Paris pour pallier les conséquences d'une inondation de grande ampleur en Île-de-France. Elles ont pour objectif de prévoir les mesures à prendre afin de prévenir et minimiser le risque d'inondation, et dans l'hypothèse d'un dommage, d'assurer le maintien du service au sein de chaque établissement, de réduire les délais de remise en état du système et enfin de protéger le patrimoine.

RFF travaille en son sein à la définition d'un programme *Protection des installations ferroviaires* qui lui apportera notamment une vision de l'ensemble du réseau concernant le risque d'inondation.



## Gérer les déchets issus de l'exploitation

### Élimination des PCB

Les huiles contenues dans les transformateurs électriques et composées de PCB (polychlorobiphényles) doivent être éliminées ou traitées à l'échéance 2010. RFF a présenté un premier *Plan particulier de décontamination et d'élimination*, et a déclaré en préfecture l'ensemble de ses appareils.

Le financement de ce plan représente un coût pour RFF de 12 millions d'euros sur la période 2003-2005.

### Élimination des matériaux contenant de l'amiante

Conformément aux obligations légales, RFF a mis en place un programme de traitement du risque amiante dans les guérites de signalisation, les caisses à piles et les abris à accumulateurs. Le montant total du programme est estimé à 70 millions d'euros.

Une première tranche de 23,6 millions d'euros est engagée. La réalisation du programme technique a été confiée par convention de mandat à la SNCF le 6 mai 2004. Sa réalisation complète devrait s'achever en 2008.

En 2004, les dépenses se sont élevées à 0,8 million d'euros. Elles correspondent à la réalisation des études préparatoires et à la préparation des marchés.

### Recyclage des traverses bois

Les traverses équipant la voie ferrée ont longtemps été réalisées en bois traité à la créosote pour éviter son dépérissement rapide par l'action des bactéries ; elles sont actuellement remplacées par des traverses en béton lors du renouvellement d'un linéaire de voie ferrée (opérations dite "de renouvellement voie ballast") ou par des traverses bois lors de l'entretien courant.

Pour le compte de RFF, la SNCF a confié à une entreprise tierce l'élimination des traverses en bois, classées déchet dangereux. 11 000 tonnes, soit 170 000 traverses, ont ainsi été traitées en 2004 pour être recyclées. RFF poursuit sa recherche de démarches innovantes et respectueuses de l'environnement pour accélérer l'élimination des traverses en bois sur l'ensemble du réseau.

# La maîtrise de l'impact des opérations de développement

Loin d'être un système figé, le réseau ferré est en permanence l'objet de multiples projets d'aménagement et d'extension. De par leur durée – de l'ordre de plusieurs années, voire décennies, entre les premières études et la mise en service – ces projets ferroviaires requièrent de la part de Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage de l'infrastructure, une attention particulière afin d'anticiper sur le long terme l'évolution des enjeux économiques, sociaux et environnementaux qui leur sont associés.

## Analyser la performance socio-économique de tout projet

Les aspects socio-économiques constituent, avec les volets financiers et techniques, le socle de toute étude d'un nouveau projet.

Les études préalables permettent de s'assurer de la bonne allocation des ressources pour la collectivité en comparant éventuellement plusieurs variantes. Les résultats sont exprimés sous la forme de bilans par acteur et pour la collectivité, et de ratios de rentabilité. Les variables les plus sensibles font l'objet d'analyses de sensibilité et de risques mesurant les éléments économiques propres aux acteurs du transport, ainsi que les "externalités" (bruit, pollution, congestion, effet de serre...) produites par le projet.

En 2004, RFF a lancé l'élaboration d'un référentiel destiné à apporter un cadre cohérent à ces études préalables : données, résultats, développements méthodologiques tirés des expériences de RFF d'une part et d'informations tutélaires (circulaires, instructions-cadres, lois...), d'autre part. Ce référentiel vise également à présenter de façon claire aux partenaires externes et internes les enjeux socio-économiques attachés à toute opération.

## Promouvoir les activités économiques : une préoccupation permanente

Le maintien des activités économiques, agricoles ou industrielles d'un territoire traversé entre en ligne de compte tout au long d'un projet ferroviaire, des premières études jusqu'à sa mise en service. Les adaptations du tracé en amont, les concertations avec les professionnels, les établissements publics professionnels et les collectivités locales, l'organisation adaptée des chantiers permettent de maintenir le niveau d'activité et les accès aux parcelles agricoles ou sites industriels. L'impact des aménagements de capacité ou de modernisation des installations fait l'objet d'études et de concertations similaires.

## Maîtriser les impacts environnementaux des projets d'aménagement et d'extension du réseau

### Lutter contre le bruit

Des bureaux d'études spécialisés et indépendants interviennent en amont de tout projet pour évaluer le niveau de bruit futur de la voie ferrée à l'horizon de 20 ans. Pour les lignes nouvelles à grande vitesse, la question du bruit fait partie intégrante





de la conception de la ligne : élaboration d'itinéraires évitant les secteurs bâtis ou, au contraire, tirant partie de reliefs propageant peu le bruit (passage en déblais par exemple). Pour les opérations concernant les lignes existantes, des mesures de protection sont prises en concertation avec l'aide des collectivités concernées.

### **Préserver la biodiversité**

Des études de recensement et d'analyse des milieux, des habitats et des espèces sont systématiquement conduites par des experts dans l'objectif de les préserver et, le cas échéant, de les valoriser. Déplacement et re-création de milieux, adaptation du calendrier des chantiers aux périodes de nidification et de reproduction, suivi scientifique d'espèces d'intérêt écologique... comptent parmi les mesures prises par RFF pour protéger les écosystèmes. Pour pallier l'effet de coupure ainsi que la fragmentation des territoires et préserver les corridors naturels, les itinéraires de déplacement de la faune sont identifiés puis rétablis grâce à des passages à faune.

### **Intégrer les lignes dans le paysage**

La voie ferrée et ses annexes deviennent des éléments constitutifs du paysage, et parfois structurants (c'est par exemple le cas des sept viaducs exceptionnels de la LGV Méditerranée ou encore du viaduc de Garabit, construit à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle par Gustave Eiffel et classé monument historique). Paysagistes et architectes proposent des aménagements d'intégration et de valorisation paysagère concrets sur les différentes unités paysagères et sur les sites traversés.

### **Eviter les risques d'inondation et les ruptures d'approvisionnement en eau**

Le risque d'inondation est systématiquement intégré lors de l'examen de tout projet de création d'installations situées en zones reconnues inondables. RFF applique, en tant qu'aménageur, le règlement des plans de prévention du risque inondations (PPRI) et élabore tous les ouvrages hydrauliques de son infrastructure sur la base de la crue centennale du cours d'eau concerné.

RFF veille également au maintien de l'écoulement des nappes d'eau souterraines et de l'alimentation en eau potable, en quantité et qualité.



### **Un système qualité pour généraliser les bonnes pratiques**

**En lançant, fin 2003, un système de management de la qualité et de l'environnement (SMQE) de l'activité de maîtrise d'ouvrage, RFF vise une certification ISO 9001 pour 2006 puis, à terme, une certification ISO 14001. Le recensement de l'ensemble des procédures et leur diagnostic complet ont été terminés en 2004 ; un manuel qualité et environnement (MQE) à destination de la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement verra le jour en 2005. Ce système permettra d'améliorer la qualité des projets en posant les bases d'un savoir-faire partagé, en plaçant RFF dans une démarche d'amélioration continue et en inscrivant la satisfaction du client au cœur des projets.**

# La maîtrise de l'impact des opérations de développement



## Les Observatoires de l'environnement

**Le projet LGV Méditerranée a conduit RFF à mettre en place un Observatoire de l'environnement. Pendant sept ans, des études ont été menées pour reconnaître et interpréter l'évolution de l'ambiance sonore ou de la reconstitution des paysages et des milieux, l'évolution hydraulique et hydromorphologique des cours d'eau, soit 25 thèmes en tout sur 13 sites spécialement identifiés.**

**Un comité scientifique regroupant 13 experts, ingénieurs et professeurs, veille à la cohérence scientifique des études et des résultats.**

**L'objectif est d'obtenir un retour d'expérience sur les impacts et les mesures d'insertion de la ligne dans l'environnement, et d'identifier les bonnes et mauvaises pratiques.**

## Intégrer le développement durable dans les relations avec nos partenaires

### L'environnement, un critère de choix des fournisseurs

Les dispositifs de protection de l'environnement préconisés et la maturité du système de management environnemental constituent des critères importants de choix des maîtres d'œuvre pour la valorisation concrète des projets. Cinq volets sont abordés dans le cahier des charges : l'eau, le bruit, les paysages, les milieux naturels (conservation de la biodiversité) et la gestion des déchets.

A titre d'exemple, pour la LGV Est européenne, chaque entreprise a dû satisfaire aux exigences suivantes : produire un Schéma organisationnel du plan d'environnement, rédiger au stade de la préparation du chantier un Plan d'assurance environnement, organiser des opérations de formation et de sensibilisation du personnel et enfin nommer un responsable environnement sur le chantier.

### Des critères sociaux exigeants envers les contractants

RFF exige des entreprises contractantes qu'elles se conforment à la fois à la réglementation sociale applicable en France et aux recommandations du Bureau international du travail en matière de droits sociaux. RFF interroge ses prestataires sur leur politique environnementale et prête une attention particulière au pourcentage du chiffre d'affaires consacré à la recherche, au développement et à la formation, au taux d'encadrement et aux effectifs moyens sur les trois derniers exercices.

### La sécurité renforcée sur les chantiers

Les principaux accidents surviennent lors des interfaces entre les différents travaux des multiples fournisseurs et sous-traitants. Pour cette raison, des coordinateurs indépendants sécurité et protection de la santé interviennent sur chaque chantier.

La sécurité des personnes sur les chantiers est un enjeu majeur de responsabilité sociale pour RFF.

### Des bilans pour progresser

L'inauguration d'une ligne ne met pas fin aux obligations de RFF. Pour les opérations importantes, le suivi des engagements édictés dans le cadre du dossier d'enquête publique se poursuit de trois à cinq ans après la mise en service de la ligne, par l'établissement d'un bilan des effets sur l'environnement qui prévoit, le cas échéant, de nouvelles mesures.

RFF a mis en place l'organisation du bilan de la LGV Est européenne qui permettra d'apprécier de manière plus fine les impacts avant/pendant/après travaux. Cette opération d'envergure, démarrée en 2004, se poursuivra jusqu'en 2010.



# De la concertation au dialogue continu

**Pour Réseau Ferré de France, le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes à l'infrastructure ferroviaire ne se limite pas au strict respect des procédures de concertation ou de consultation prévues par le législateur. Il vise, par l'écoute attentive et la prise en compte des logiques et priorités de chacun, ainsi que par un souci de transparence sur les projets ferroviaires, à en favoriser l'appropriation active par tous les acteurs concernés. Il constitue ainsi, au quotidien, le fil rouge d'un management de projets respectueux du développement durable.**



**Yves Mansillon,**  
président de la Commission nationale  
du débat public

→ « La Commission nationale du débat public est chargée par la loi de veiller au respect du principe de participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'équipements qui est, on le sait, l'un des quatre principes fondamentaux du développement durable. En organisant des débats publics, elle assure concrètement la mise en œuvre de ce principe et elle s'efforce de le faire de façon ouverte, transparente, et efficace. C'est vrai notamment pour les projets ferroviaires puisque RFF, qui est l'un des grands maîtres d'ouvrage nationaux, est l'un des principaux fournisseurs de dossiers soumis à la CNDP. »

## **Le dialogue avec les parties prenantes**

est une des conditions essentielles de l'acceptabilité sociale de toute politique d'entreprise se revendiquant du développement durable ; il conditionne à terme le renouvellement de son "permis d'exploiter", et ce d'autant plus que les externalités que génère l'entreprise sont fortes.

Dans le cas de RFF, ces externalités sont importantes ; la légitimité socio-économique de ses choix ne sera durablement acquise que par le maintien d'un dialogue approfondi et sans cesse renouvelé avec l'ensemble des parties prenantes du système ferroviaire. C'est un exercice difficile par nature, car les acteurs sont multiples (cf. pp 12 & 13), et leurs objectifs et postures souvent divergents ; mais c'est un exercice motivant car il est l'occasion de donner une vigueur renouvelée aux valeurs de service public et d'intérêt général qui fondent RFF.

Il faut, à cet égard, sans cesse aller plus loin dans l'innovation en matière d'échange et de dialogue avec la société civile. C'est par une compréhension partagée des impacts économiques, environnementaux et sociaux, et une co-construction des réponses à y apporter que progressera RFF.

Si le dialogue avec les partenaires nationaux et européens est le plus visible, c'est l'importance accordée au dialogue local qui, à travers les actions de concertation et de débat public, caractérise la nécessaire ouverture vers l'extérieur de RFF.

## **La transparence, condition du dialogue**

Les projets ferroviaires – tels que le développement ou la création de nouvelles lignes – sont complexes ; or, les acteurs concernés par le projet ont des visions, des cultures, des expériences et des logiques différentes. La responsabilité première de RFF est de faire toute la transparence sur le projet, en donnant à ses partenaires les informations techniques, économiques, financières et environnementales nécessaires à sa compréhension et les moyens de les appréhender. Il s'agit là d'une condition *sine qua non* pour établir des relations de confiance et nouer des échanges constructifs.

Le devoir de transparence doit par conséquent guider RFF dans toutes ses actions.

## **Le dialogue, source de progrès**

L'écoute attentive des attentes et positions des différents acteurs locaux et nationaux permet à RFF de travailler sur une convergence entre le projet et les intérêts environnementaux, économiques et sociaux, et de conseiller au mieux ses autorités de tutelle.

C'est également dans le dialogue et la confrontation des perspectives et des idées que mûrit un projet et que surgissent des solutions innovantes. Le débat public sur le projet de liaison CDG Express en est un exemple.

# De la concertation au dialogue continu



## **Liaison CDG Express : quand le débat public façonne un projet**

**Le débat public sur le projet de liaison ferroviaire rapide entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle en 2003 a été l'occasion d'un dialogue approfondi entre RFF et les parties prenantes locales (2 800 participants, 2 300 questions publiques). Amorcé en 2003, ce débat a conduit en 2004 à procéder à des études complémentaires pour aboutir, en 2005, à la présentation d'un projet différent du projet initial.**

**L'adaptation du projet d'origine a permis, *in fine*, de limiter l'emprise du tracé, de réduire sensiblement les coûts par l'utilisation de voies existantes (RER B) et de mieux répondre aux attentes des utilisateurs et des élus en matière de services sur la partie nord du RER B.**

## **Au-delà des exigences réglementaires**

Le législateur a renforcé depuis plusieurs années l'exigence d'information et de dialogue avec les acteurs institutionnels et le public autour des projets d'infrastructure (loi de démocratie de proximité, art. L.300-2 du code de l'urbanisme, etc.). La loi définit deux types de procédures :

- le débat public, qui porte sur l'opportunité et les fonctionnalités des projets et qui est mené, en général, par une commission indépendante ;
- la concertation et la consultation, plus en aval, qui portent sur les caractéristiques techniques, économiques et environnementales du projet ferroviaire, et qui sont menées par RFF en liaison avec le préfet ou sous son autorité.

Toute réglementation a ses limites, cependant. Parce que le dialogue est source de progrès, RFF a pris le parti d'aller au-delà de ses obligations légales en dialoguant de manière volontaire dans des situations et avec un cercle d'acteurs non prévus par la législation.

*In fine*, démarches de concertation réglementaire et de concertation volontaire concourent à créer un processus continu.

## **La concertation au cœur des projets**

Les projets de développement ferroviaire doivent remplir, tant pendant les phases de préparation que pendant celles des travaux, trois niveaux d'acceptabilité : sociale, socio-économique et environnementale.

En cohérence avec cette politique volontariste de concertation et en réponse aux difficultés parfois rencontrées par les équipes projet pour préparer et mener le dialogue avec les différents partenaires et acteurs territoriaux, RFF a créé, en 2000, un pôle interne de conseil et d'appui en matière de concertation et de débat public. Les experts de ce pôle travaillent au développement, à la diffusion et à la pérennisation de notre démarche de dialogue. Ils organisent les méthodes de concertation avec les équipes projet, d'une part en se fondant sur le partage d'expérience au sein de l'établissement ou chez d'autres maîtres d'ouvrage, et, d'autre part, en contribuant à la formation des agents RFF en matière de concertation.

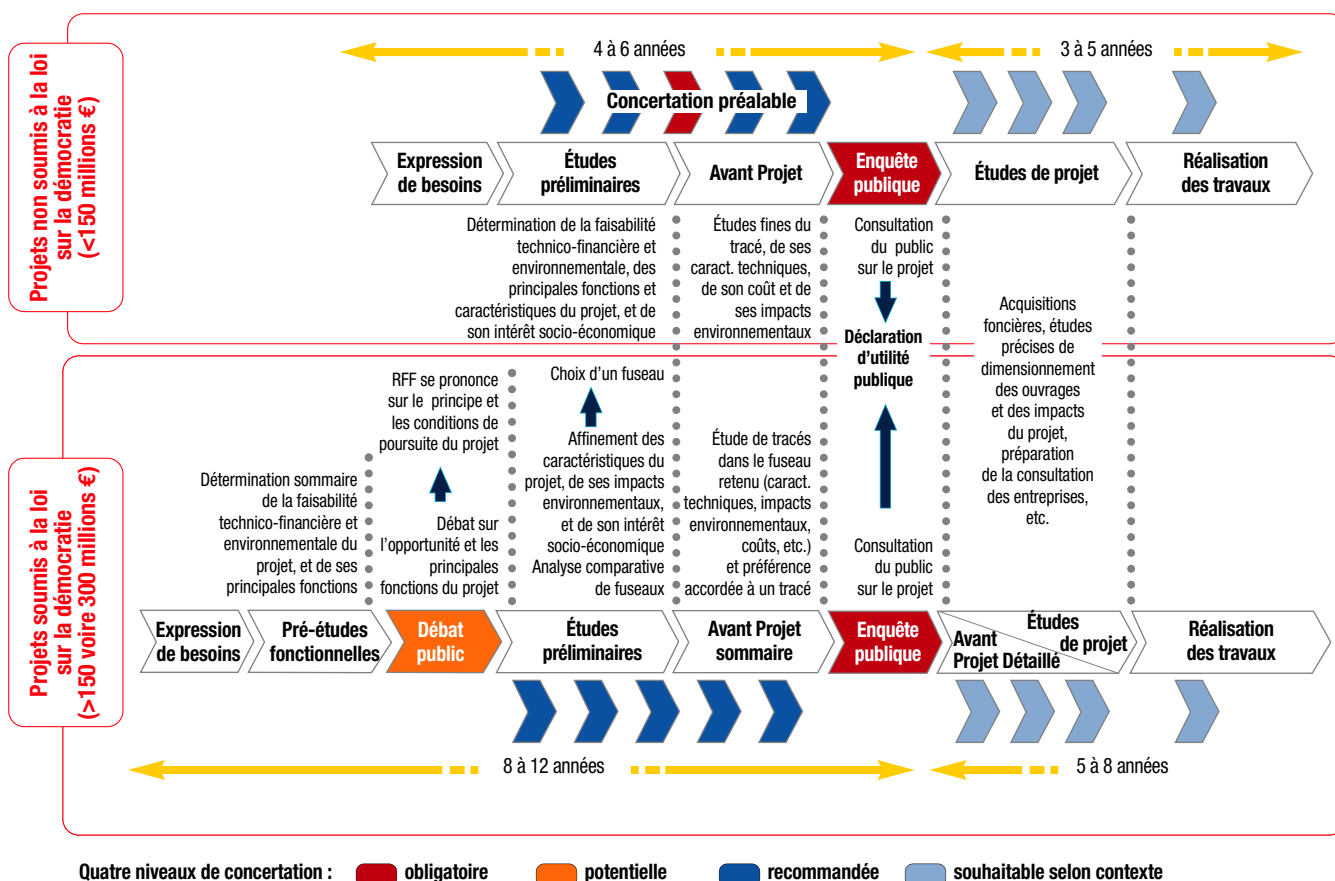
## **Renforcer la culture du dialogue**

Si RFF estime que le dialogue doit être central dans ses activités, sa mise en œuvre n'est pas toujours simple. Cette position d'écoute suppose du maître d'ouvrage et de ses chefs de projets un travail de pédagogie à l'égard d'acteurs qui n'ont pas de culture ferroviaire, une humilité face à des remises en causes parfois radicales, une capacité à aborder les projets de manière globale.

RFF est conscient de la marge de progrès qui subsiste pour améliorer, généraliser et pérenniser cette démarche de dialogue. Un guide de la concertation a été élaboré pour partager en interne l'expertise du dialogue et harmoniser les méthodes. Des progrès restent cependant à réaliser pour faire de cette démarche une véritable culture : c'est l'un des objectifs que s'est fixé RFF pour les années à venir.



## Un processus visant à construire collectivement les projets d'avenir



# Une gestion du patrimoine au service des territoires

**Réseau Ferré de France affecte en priorité son patrimoine aux besoins liés à l'exploitation, à l'entretien et au développement futur du réseau ferré national. Egalement investi de la mission consistant à rationaliser l'emprise ferroviaire, RFF met à disposition ou cède les biens devenus inutiles pour son exploitation. Il agit dans le cadre de projets d'aménagement urbain ou paysager, au service de la collectivité et du développement durable des territoires.**



## **Le patrimoine de RFF en quelques chiffres**

**A sa création RFF a reçu comme actif immobilier l'ensemble des infrastructures ferroviaires et les biens non affectés à l'exploitation des services de transport ferroviaire.**

**Le patrimoine foncier de RFF est l'un des plus importants de France avec 108 000 hectares de terrains et 5 millions de m<sup>2</sup> de bâtiments répartis sur environ 11 000 communes. Il représente 33 400 km de lignes dont 4 000 ne sont pas exploités. Depuis 1998 et en concertation avec les acteurs et les associations locales, 980 km de lignes inutilisées ont été réaménagés en sentiers de randonnées, pistes cyclables, circuits équestres... favorisant la préservation de la continuité du linéaire et la qualité de vie.**

**Le patrimoine de RFF est également composé d'ouvrages d'art (1 318 tunnels exploités, 32 912 ponts-rails, 1 215 passerelles...), d'outils de télécommunication (7 153 km de fibres optiques, 30 937 km de câbles souterrains) et de 17 901 passages à niveau.**

## **Arbitrer le devenir du patrimoine dans une perspective de long terme**

La dernière vague de fermetures de lignes des années 60 et 70, survenue avant le lancement du réseau à grande vitesse, s'est naturellement traduit par l'augmentation des emprises inutilisées. Lorsque des perspectives de trafic – même lointaines – existent, ces lignes ferroviaires sont conservées.

RFF ne cherche pas à vendre ou à transformer systématiquement les voies désaffectées. Dans les agglomérations, une voie ferrée peut constituer une percée utile pour développer de nouveaux moyens de transport. Dans le cas contraire, RFF remplit sa mission de valorisation en favorisant la reconversion des emprises désaffectées au travers de projets d'aménagement urbain ou de loisirs, réalisés en étroite partenariat avec les collectivités locales ou toute autre autorité tutélaire concernée.

## **Le renouveau de certaines liaisons**

Le développement de l'urbanisation peut suggérer la réouverture de certaines lignes, en particulier dans les zones périurbaines

(cf. Grande Ceinture Ouest en Île-de-France, et liaison Cannes-Grasse en 2004). Le développement des TER, les lignes de desserte périurbaine d'agglomérations et les lignes transfrontalières (projets à l'étude entre la France et la Suisse notamment) devraient amplifier ce phénomène.

Lorsqu'elle entre dans le champ de pertinence du ferroviaire, la remise en service d'une ligne n'est effective qu'après un travail d'analyse approfondi sur ses perspectives réelles de trafic et l'identification des acteurs chargés d'assumer d'éventuels déficits. Les projets sont toujours réalisés en partenariat avec les autorités concernées et les parties intéressées.

## **Les zones vertes en ville**

RFF dispose d'importants terrains en ville pouvant être aménagés en zones vertes. Une cession réalisée à la ville de Marseille a permis l'aménagement d'un parc urbain autour de l'ancienne gare du Prado. A Paris, un jardin public de 4,2 hectares est en cours de réalisation (Cour du Maroc dans le 18<sup>e</sup> arrondissement).



### **Le succès des réhabilitations en voies vertes**

Les voies vertes réservées à des déplacements non motorisés sont développées dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement et la qualité de vie. La transformation de l'emprise de RFF en "vélo-route" ces dernières années connaît un vif succès (la faiblesse des pentes s'avérant particulièrement adaptée à la bicyclette), car elle permet aux collectivités locales de développer leur activité touristique.

La France compte actuellement 104 voies vertes qui parcourent 3 250 km au total.

### **Favoriser le développement urbain**

Les emprises de RFF constituent souvent des opportunités de réaménagement urbain d'envergure au cœur même de certaines villes. Au travers de partenariats, conventions ou cessions, RFF s'inscrit dans une démarche d'accompagnement des projets de développement urbain durables définis par les décideurs publics.

Ainsi le site des Batignolles, situé dans le 17<sup>e</sup> arrondissement, compte-t-il parmi les derniers grands sites disponibles de Paris. Il couvre une superficie de 300 000 m<sup>2</sup> de terrains urbanisables. La première phase des travaux décidée en 2004 porte sur la réalisation d'un espace vert, de logements et d'équipements publics sur 4,5 hectares environ.

A Nantes, RFF et la SNCF sont activement impliqués dans les projets urbains de l'Île-de-Nantes et du quartier Malakoff, grâce à un partenariat avec la communauté urbaine Nantes Métropole. Les projets d'aménagement de l'Île-de-Nantes couvrent environ 197 hectares, sur lesquels sont prévus 6 500 logements et le développement d'activités économiques sur 350 000 m<sup>2</sup>.

Enfin, RFF a signé avec l'Etat en novembre 2004 une convention relative à la réalisation d'opérations de logement sur des terrains appartenant à RFF en Ile-de-France. La convention, qui concerne 171 000 m<sup>2</sup>, permettra la réalisation de plus de 1 000 logements d'ici à 2007, dont une partie sous la forme de logements sociaux. La création de nouveaux programmes d'habitations (tout particulièrement en Île-de-France où la situation se révèle tendue) constitue aujourd'hui pour les pouvoirs publics une priorité à laquelle RFF entend répondre.

### **Participer à la réorganisation des transports urbains**

#### **Des contributions au transport urbain de passagers**

Compte tenu de son importance, le patrimoine de RFF peut contribuer à la réalisation de projets de transport urbain. Certaines lignes désaffectées sont réutilisées pour la création d'un tramway, comme à Valenciennes où le tramway emprunte un ancien itinéraire ferroviaire.



**Jean-Marie Tétart,**

maire de Houdan (78), membre de la Mission nationale vélo-routes voies vertes et président de l'Association européenne des voies vertes

→ « Les voies vertes peuvent être établies sur l'emprise d'anciennes voies ferrées mais aussi de chemins de halage ou de chemins ruraux. Ce sont les collectivités locales qui conçoivent les schémas de développement des véloroutes et voies vertes et qui, dans le cas des voies ferrées, en financent la réalisation après avoir sollicité de RFF l'acquisition des emprises retenues. La transformation de l'emprise ferroviaire en voie verte permet de mettre à profit et valoriser un patrimoine linéaire de grande qualité, qui passe souvent au cœur des communes, pour mettre à disposition des usagers non motorisés (vélo, roller, marche à pied) et des personnes handicapées une infrastructure réservée, particulièrement adaptée du fait de sa faible pente, et agréable par ses aménagements paysagers.

La progression du linéaire de voies vertes est constante et répond à une demande sociale forte ainsi qu'aux exigences d'une politique différente pour les déplacements, les loisirs et le tourisme. »

## Une gestion du patrimoine au service des territoires



### Remise en service de la ligne

#### Cannes-Grasse

**17 kilomètres de lignes entre Cannes et Grasse permettront désormais aux habitants de Grasse de se rendre à Cannes en 25 minutes et à Nice en 1h05, à raison d'un TER par heure dans chaque sens. Un service appréciable dans une région où le réseau routier est saturé : 86 % des déplacements sont effectués en voiture et le trafic automobile augmente de 26 % pendant l'été.**

A Montpellier, RFF a conclu un accord avec la communauté d'agglomération pour faire passer la deuxième ligne du tramway sur les emprises de RFF sur une distance de 2,5 km.

Les projets tram-train constituent un autre exemple de réalisation : à Mulhouse ou encore entre Bondy et Aulnay, en région parisienne.

D'autres terrains de RFF peuvent être affectés à des pôles d'échanges entre différents modes de transport. Il s'agit alors de réaffecter certaines emprises pour faciliter l'utilisation des transports collectifs. Des projets sont en cours, notamment à Saint-Etienne, Le Mans ou Saint-Malo.

### La participation aux études sur la réorganisation du fret urbain

Le transport de marchandises en ville est une préoccupation croissante des décideurs locaux. A Paris, il utilise un quart de la voirie et représente près de 300 000 mouvements quotidiens. RFF contribue activement à la recherche de projets visant une réorganisation des zones logistiques urbaines. Il s'agit le plus souvent de favoriser un acheminement principal par fer et voies fluviales, et de développer des plates-formes urbaines de logistique pour les livraisons finales.

### Faire partager le patrimoine historique et culturel ferroviaire

Propriétaire d'ouvrages d'art comme des ponts, passerelles et tunnels, protégés au titre des monuments historiques, il s'agit pour RFF de conserver, entretenir et mettre en valeur pour tous ce patrimoine historique et culturel.





## Les équipes de RFF, principales parties prenantes

**La diversité des origines et des compétences des collaborateurs, la croissance forte des effectifs depuis sa création et le pilotage de projets à la fois multiples et complexes font la richesse humaine et la spécificité de Réseau Ferré de France. Aussi l'entreprise consacre-t-elle des moyens croissants à la gestion des parcours professionnels, à la mobilité interne ainsi qu'à la formation.**



**Laurent Gangbes,**  
secrétaire du comité d'entreprise

→ « Représentant des salariés au comité d'entreprise depuis trois ans, j'estime que les relations sociales chez RFF se caractérisent par l'écoute réciproque et une approche globalement constructive avec la direction.

Ceci n'exclut pas des points de vue divergents, notamment concernant la question des effectifs. Les arbitrages ne s'opèrent pas toujours comme nous le souhaiterions ! Mais j'estime que la concertation et la transparence constituent de solides atouts pour faire progresser les choses dans l'entreprise. »

**De création récente, RFF** s'est progressivement doté d'une culture propre sous une quadruple contrainte :

- la diversité de l'origine professionnelle des collaborateurs ;
- la particularité des modes d'intervention de RFF dont les équipes sont chargées de "faire faire" plutôt que de "faire" (60 000 personnes travaillent pour RFF alors que l'entreprise n'en compte qu'environ 600) ;
- la nécessité de faire reconnaître la valeur ajoutée spécifique de ces équipes au sein du système ferroviaire existant ;
- la croissance forte de ses effectifs.

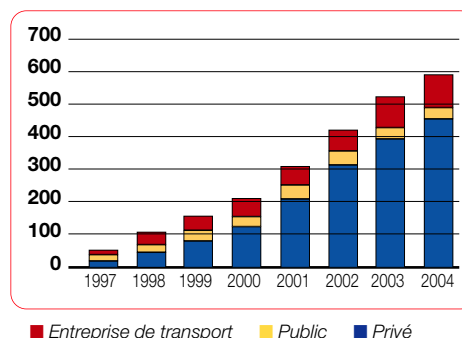
RFF a d'abord répondu à ces contraintes en privilégiant le développement de ses capacités d'expertise et d'autonomie, puis depuis quatre ans, en mettant progressivement en place un certain nombre d'outils de gestion des ressources humaines. La consolidation de ces outils est l'un des objectifs centraux du projet d'entreprise RFF 2007.

### Une diversité professionnelle à préserver

RFF a rassemblé dès l'origine des collaborateurs provenant de trois horizons différents : le secteur privé, les grandes entreprises du transport (essentiellement la SNCF et, dans une moindre mesure, la RATP) et le reste du secteur public (ingénieurs de l'équipement notamment). Représentant la moitié des effectifs dans les premières années, les collaborateurs venant d'entreprises du secteur privé ou para-public représentent aujourd'hui 77 % des effectifs (contre 17 % d'agents mis à disposition par les grandes entreprises de transport sur des postes aux expertises très spécifiques et 6 % de fonctionnaires).

Cette diversité permet à RFF de conjuguer, avec succès, trois cultures différentes et complémentaires permettant de bien prendre en compte les valeurs essentielles de l'intérêt général, de la qualité technique et de l'efficacité économique.

**Évolution des effectifs totaux par origine professionnelle**





**Enquête CSA : un niveau élevé de satisfaction des salariés, mais un questionnement sur l'évolution professionnelle**

Au cours du mois de mars 2005, 536 personnes représentant 92 % des effectifs de RFF ont été interrogées par téléphone sur leur lieu de travail.

L'enquête a révélé :

- **une forte satisfaction quant à l'intérêt du travail se traduisant par une note de 72 sur une échelle allant de -100 à 100 (64 % des salariés se déclarant tout à fait intéressés et 31 % plutôt intéressés) ;**
- **une perception de l'encadrement positive caractérisée par :**
  - **la clarté des directives (87 % des salariés affirment savoir ce que l'on attend d'eux) ;**
  - **la valorisation de la prise d'initiative (80 % déclarent que leur responsable hiérarchique direct valorise la prise d'initiative) ;**
- **une forte adhésion au projet d'entreprise (80 % estiment que les changements en cours vont dans la bonne direction).**

L'enquête CSA a également permis d'identifier des axes de progrès portant sur la confiance des salariés en leur avenir professionnel au sein de RFF (53 % des salariés évoquent un manque de débouchés, dont 59 % chez les femmes et 60 % chez les Etam).

**Gestion des carrières et mobilité interne**

La taille des projets étudiés et réalisés par RFF, la diversité des métiers offerts, le niveau des responsabilités confiées (les fonctions de cadres représentent plus des trois-quarts des effectifs) et la diversité géographique constituent autant de facteurs d'attrait et d'évolution professionnelle pour les collaborateurs et les nouveaux postulants.

La gestion des carrières et les perspectives de mobilité représentent un élément clé de motivation des équipes, composées avant tout de collaborateurs aux compétences confirmées. La création des directions régionales en 2004 a permis d'élargir l'offre interne de mobilité. Cet effort est à poursuivre pour satisfaire les attentes et permettre de fidéliser les compétences.

Une réflexion de fond est menée aujourd'hui pour consolider et accroître la compétence globale de l'entreprise.

**Formation : au plus près des missions et des métiers**

La formation chez RFF est aujourd'hui centrée sur l'expertise ferroviaire : elle constitue une réponse aux attentes en matière d'intégration et d'évolution professionnelle.

La responsabilité première en matière de développement durable est d'assurer la sensibilisation et le déploiement des connaissances en interne. C'est là une condition *sine qua non* pour que les responsabilités environnementales, économiques et sociales de RFF soient effectivement et efficacement mises en œuvre. La formation joue un rôle clé dans ce domaine et les programmes de formation généralistes intègrent aujourd'hui les thématiques de développement durable.

Des progrès restent néanmoins à réaliser pour leur donner un poids plus important au sein des programmes.

Globalement, le budget formation est passé de 1 418 € par salarié en 2003, à 1 929 € par salarié en 2004 (soit une augmentation de 36 %).

# Synthèse des indicateurs de développement durable

DOMAINE	INDICATEURS	UNITÉ	2003	2004
<b>ÉCONOMIE</b>	Redevances d'infrastructure (péage)	Milliards d'€	1,95	2,24
	Contribution aux charges de l'infrastructure (concours public)	Milliards d'€	1,38	1,11
	Contribution publique ramenée au train.km	€/train.km	2,48	1,95
	Rémunération du gestionnaire délégué (SNCF)	Milliards d'€	2,63	2,64
	Renouvellement et mise aux normes	Milliards d'€	0,84	0,88
	Opérations de développement	Milliards d'€	1,3	1,56
	Dette financière nette	Milliards d'€	28,6	28,4
<b>ENVIRONNEMENT</b>	<b>Bruit (lutte contre les points noirs bruit)</b>			
	> Sites pilotes en cours d'étude	Nombre	34	47
	> Montant des travaux engagés	Millions d'€	-	0,42
	<b>Air, climat</b>			
	> Lignes électrifiées (pour un réseau exploité de 29 232 km)	% du réseau	49,6	49,9
	<b>Eau, protection de l'eau</b>			
	> Achat de produits phytosanitaires pour l'entretien du réseau	Tonnes	214	205
	<b>Déchets</b>			
	> Traverses créosotées recyclées	Tonnes	11 000	11 000
	> Avancement du plan de décontamination des appareils contenant du PCB	%	-	40
	> Avancement du programme d'élimination de l'amiante	%	-	3,4
<b>Management</b>				
> Personnel chargé d'environnement (siège et régions)	Nombre	7	9	
<b>SOCIÉTAL/SOCIAL</b>	<b>Emploi</b>			
	> Salariés RFF provenant du secteur privé	Nombre	396	459
	> Salariés RFF provenant du secteur public	Nombre	34	33
	> Salariés RFF provenant de grandes entreprises du transport	Nombre	91	96
	> Répartition hommes/femmes	%	57/43	57/43
	> Stagiaires	Nombre	28	34
	<b>Formation</b>			
	> Part de la masse salariale consacrée à la formation continue	%	2,85	3,78
	<b>Sécurité</b>			
	> Taux d'accidents de trains sur le RFN	Nb/Mtrain.km <sup>(1)</sup>	0,48	0,33
	> Taux de personnes tuées sur le RFN	Nb/Gvoy.km <sup>(2)</sup>	0,10	0,07
> Certificats de sécurité attribués à des entreprises ferroviaires	Nombre	-	2	
<b>Loisirs</b>				
> Lignes réaménagées pour les loisirs depuis 1998	Km	Ind	980	

(1) Nombre de million de trains.kilomètres

(2) Nombre de milliard (giga) de voyageurs.kilomètres

# Glossaire

## Caténaire

Fil en cuivre tendu au-dessus de la voie alimentant la machine en courant électrique (1 500 V ou 25 000 V) par l'intermédiaire du pantographe (pièce mécanique articulée située au-dessus de la locomotive et servant à capter le courant électrique).

## Cadencement

On entend par "cadencement" le fait de répéter à intervalle régulier (2 heures, 1 heure, demi-heure) le même schéma de dessertes, heures de départ, arrêts en cours de route, heure d'arrivée. Cette organisation se fait en organisant les sillons des plus rapides aux plus lents, selon un schéma symétrique (l'organisation est la même dans les deux sens et les trains se donnent correspondance dans toutes les directions).

## Capacité d'une ligne ferroviaire

Nombre de trains que cette ligne est capable de faire circuler durant une période donnée.

## Certificat de sécurité

Droit accordé à une entreprise disposant d'une licence d'entreprise ferroviaire de circuler sur une ligne donnée du réseau ferré national.

## Convention de gestion RFF/SNCF

Responsable de la gestion du réseau, RFF assure cette mission avec le concours de la SNCF. La convention de gestion précise les conditions d'exécution des missions confiées à la SNCF, le montant de la rémunération qui lui est versée et enfin les modalités de contrôle de l'exécution.

## Fuseau

Bande de terrain d'environ un kilomètre de large, à l'intérieur de laquelle un tracé est ensuite étudié.

## Graphique de circulation

Schéma d'organisation de l'ensemble des sillons alloués sur l'infrastructure du réseau ferré national et des intervalles de temps réservés pour l'exécution des opérations de maintenance et des travaux d'investissement sur chaque section du réseau.

## Intermodalité

Mise en œuvre successive de plusieurs modes de transport différents (air, route, rail, mer, voie d'eau).

## Interopérabilité

Aptitude des installations et du matériel à assurer des services sans rupture et avec les mêmes performances, d'un réseau à l'autre.

## Licence d'entreprise ferroviaire

Droit accordé à une entreprise de circuler sur le réseau ferré français.

## Maintenance

Opération visant à conserver, dans la durée, les performances du réseau d'une manière préventive et corrective.

## Multimodalité

Combinaison de divers modes de transport (air, route, rail, mer, voie d'eau).

## Point noir bruit (PNB)

Un point noir bruit est un bâtiment sensible soumis à des niveaux de bruit supérieurs à 73 décibels le jour (indicateur LAeq 6h-22h) et/ou 68 décibels la nuit (indicateur LAeq 22h-6h).

## Renouvellement/Régénération

Changement d'installations fixes, y compris les ouvrages d'art.

## Sillon

Capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné (équivalent au créneau dans le transport aérien).

## CONTACTS :

Direction de la Communication RFF

Tél. : 33 (0)1 53 94 34 00

Fax : 33 (0)1 53 94 38 12

Direction de la Stratégie et du Développement

Département de l'environnement et du développement durable

Tél. : 33 (0)1 53 94 30 10

Fax : 33 (0)1 53 94 38 10

## CONCEPTION ET RÉALISATION :

Polynôme Communication

Tél. : 33 (0)1 41 49 04 04

RCS Nanterre B 398 289 629

## EXÉCUTION :

Vif-Argent Communication

## PHOTOS

Couverture :

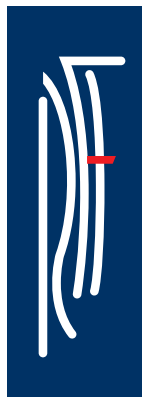
RFF/P. GIRAUD (photo verticale), B. COLLET (photo noir et blanc)

Intérieur :

- RFF/DR Bretagne - Pays de la Loire : p.25 (photo noir et blanc)
- B. COLLET : p.12-13, p.32 (photo noir et blanc)
- Commission nationale du Débat public (CNDP) : p.25 (photo noir et blanc), p.27
- RFF/J-J D'ANGELO : p.7 (photo quadri), p.15 (photo noir et blanc), p.19, p.21, p.23
- DigitalVision up close and personal : p.7 (photo noir et blanc)
- RFF/P. GIRAUD : p.8-9, p.15 (photo quadri)
- Fédération française Union touristique Les Amis de la nature (FFUTAN)/B. LAIZÉ : p.29
- RFF/T. MAMBERTI : p.31-32
- Médiathèque Commission européenne : p.5
- RFF/Capa/T. OZIL : p.10-11
- Sénat : p.10 (photo noir et blanc)
  
- Illustration p.16-17 : V. BÉNÉ, Vivadesign

IMPRESSION : Néotypo

Le rapport « RFF au service du développement durable » est téléchargeable sur le site : [www.rff.fr](http://www.rff.fr)



**RÉSEAU  
FERRÉ DE  
FRANCE**

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