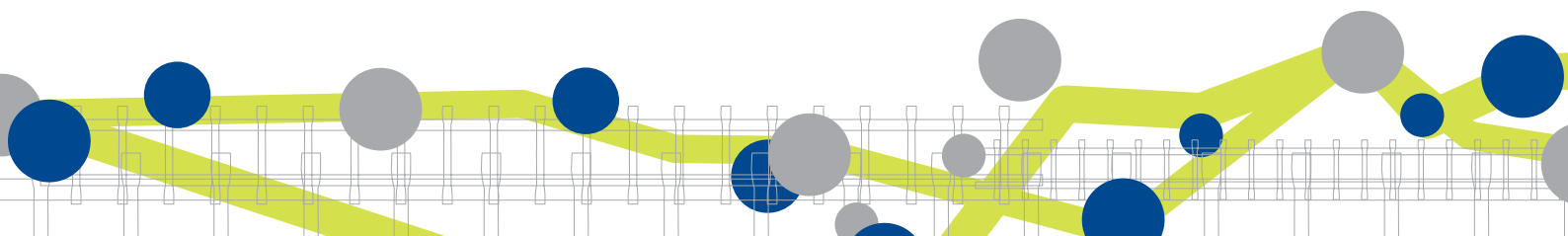


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE, LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉNAGEMENT DURABLES SUR LES RAILS

- 1 Le réseau ferré, produit de développement durable
- 2 Faire du fret une idée neuve
- 3 Plus de trains pour un réseau plus utile
- 4 Une stratégie d'investissement durable
- 5 L'environnement intégré sur tout le réseau
- 6 Le dialogue, exigence de l'entreprise

Glossaire : le ferroviaire dans le développement durable



LE RÉSEAU FERRÉ, PRODUIT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

1

Le rail est un élément majeur du développement durable. Il est un mode de transport respectueux de l'environnement, un aménagement des territoires prenant en compte les spécificités locales et offrant de réelles perspectives de développement économique à long terme. Le propriétaire du réseau doit relever les défis de l'environnement, de l'économie et de la responsabilité sociale.

Le développement durable, dans les gènes de RFF

Les missions de RFF d'aménagement, de développement, d'exploitation et de mise en valeur du réseau national s'inscrivent dans une logique de développement durable selon les termes de la loi du 13 février 1997. Au-delà, faire du réseau ferré un outil de développement et d'aménagement durables est un défi permanent de RFF.

Les enjeux de développement et d'aménagement durables de RFF

• Respect de l'environnement

- Réduire le bruit ferroviaire par la recherche, l'innovation et l'investissement, notamment les situations de « points noirs ».
- Préserver la ressource en eau, la qualité des sols dans les projets et l'entretien du réseau.
- Respecter les écosystèmes, valoriser les partenariats avec les Parcs naturels, les associations, les acteurs chargés de la biodiversité au niveau local.
- S'intégrer dans le paysage en prenant en compte les spécificités locales.

• Nouvel essor économique

- Intégrer la rationalité économique dans la conduite des projets.
- Améliorer l'offre de transports dans un souci de développement équitable.
- Optimiser le patrimoine ferroviaire, le mettre à disposition des projets de développement locaux.
- Participer à l'aménagement du territoire avec les élus et les associations de riverains.
- Mettre en place des contrats pluriannuels avec la SNCF et assurer la traçabilité des travaux.
- Systématiser les retours d'expérience et optimiser les référentiels techniques du ferroviaire tout en garantissant la sécurité du système.

• Responsabilité sociale

- Intégrer les critères d'insertion sociale dans le choix des entreprises de travaux ferroviaires.
- Valoriser le patrimoine foncier pour contribuer au développement du logement social.
- Promouvoir la formation avec les organismes responsables.
- Ouvrir la science du ferroviaire et développer l'information sur les projets auprès de tous les publics (scolaires, universitaires...)
- Assurer une concertation respectueuse et organiser avec les populations locales la transparence de l'information.
- Faire de l'intermodalité, une réalité efficace tous les jours.
- Réduire les temps de parcours et proposer de nouvelles mobilités.

LE RAIL, UN PRODUIT LABELLISÉ « DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES »

- **Moins d'énergie** : pour une même quantité d'énergie mesurée en « kilo équivalent pétrole », la grande vitesse ferroviaire permet, en moyenne, à un voyageur de parcourir 172 kilomètres contre 39 en voiture et 18 en avion⁽¹⁾.
- **Moins de gaz à effet de serre** : en 2004, les transports sont à l'origine de 25,9 % des émissions brutes de CO₂. À elle seule, la route concentre 94,1 % des émissions du secteur des transports. L'aérien en est responsable à 2,7 %, le fluvial à 1,7 % et le fer à 0,5 %⁽²⁾. Les études récentes montrent que le déplacement d'une personne en train à grande vitesse génère environ 20 fois moins de gaz carbonique qu'un déplacement par la route et 45 fois moins qu'en avion.
- **Moins de pollution de l'air** : l'énergie électrique, principalement utilisée pour la traction des trains, est moins polluante que le gazole, l'essence ou le kérosène, dérivés d'hydrocarbures.
- **Moins d'espace consommé** : alors qu'une section d'autoroute à 2 x 2 voies nécessite près de 28 mètres de largeur, une ligne à grande vitesse occupe 15 mètres de largeur, pour un débit théorique possible en nombre de voyageurs supérieur de 3,5 fois.
- **Plus de sécurité** : sur les années 2000 à 2004, le train est 34 fois plus sûr que l'automobile⁽³⁾. 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 d'un transport plus accessible.

(1) Source : Ademe.

(2) Source : Citepa 2006.

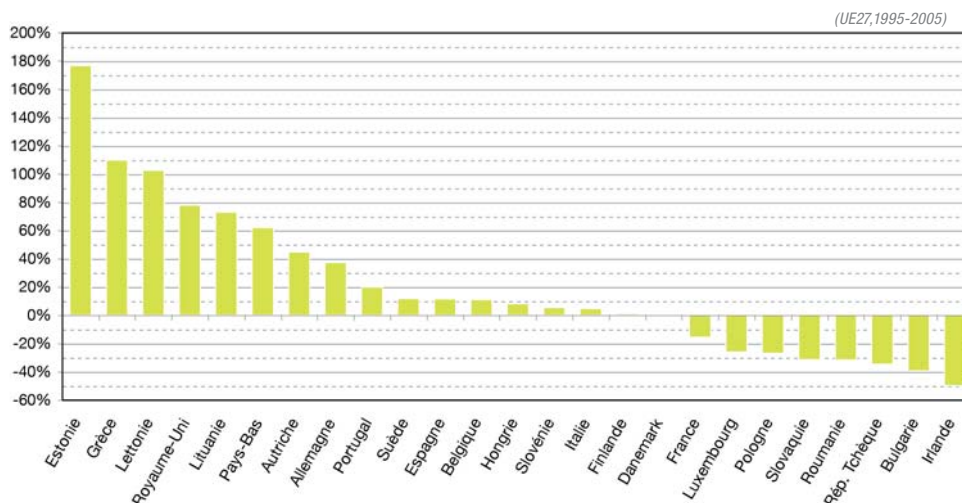
(3) Source : Bilan de l'accidentologie 2005, Sécurité routière.

FAIRE DU FRET UNE IDÉE NEUVE

Le déclin du fret ferroviaire en France n'est pas une fatalité. Le fret est d'ailleurs en développement chez nos voisins européens. RFF exerce sa mission de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et d'acteur du développement durable en favorisant le renouveau du fret à partir de nouvelles offres de services et de leur promotion.

2

L'évolution du trafic ferroviaire de fret, des chiffres cachant des disparités importantes



Depuis 2006, l'ouverture à la concurrence pour le fret est effective sur notre réseau.

RFF : objectif affiché

L'objectif de RFF est d'avoir une dizaine de nouveaux clients sur le réseau en 2010 qui représenteront :

- 15 % des recettes fret de RFF en 2010 ;
- 20 % des recettes fret de RFF en 2012.

Les huit propositions de RFF au Grenelle de l'environnement

• Proposition n° 1 : Améliorer la qualité du produit phare de RFF, l'offre de sillons

Améliorer la qualité des sillons, c'est :

- réserver des plages horaires prioritaires pour les trains de fret sur les grands axes ;
- offrir au fret des sillons « à qualité garantie », notamment pour la vitesse et la distance.

Mais c'est aussi :

- accroître la performance des sillons, pour permettre à des trains de fret plus longs (750 puis 1 000 mètres) et plus lourds de circuler en toute sécurité sur notre réseau ;
- généraliser le cadencement du réseau.

• Proposition n° 2 : Faciliter l'accès au réseau de nouveaux opérateurs fret dans des conditions équitables

RFF veut aligner la qualité de l'accès au réseau de tous ses clients aux standards des meilleures pratiques européennes. Jusqu'à présent, les industriels chargeurs, les opérateurs de transport combiné et les armateurs doivent faire passer leur demande par une entreprise ferroviaire habilitée. Pour assurer gain de temps et gage de sécurité, RFF leur propose de commander directement leurs sillons. Dans un contexte d'ouverture du marché à la concurrence, RFF affiche ainsi ses ambitions : de meilleurs services pour tous les acteurs et pour une utilisation optimisée du réseau ferré.

• Proposition n° 3 : Développer des services innovants

> L'autoroute ferroviaire

Service régulier de navettes ferroviaires transnationales et complémentaires au fret traditionnel, l'autoroute ferroviaire s'adresse directement aux transporteurs routiers et participe à la décroissance du trafic poids lourds⁽¹⁾. Une expérimentation est en cours depuis la fin 2003 pour le franchissement des Alpes entre la France et l'Italie ; un service régulier est organisé entre Perpignan et Luxembourg depuis septembre 2007 ; enfin, un projet pour 2009 est à l'étude entre la frontière espagnole et la région parisienne.

> Le fret à grande vitesse ou LGV fret

RFF est membre associé de l'association Euro Carex, qui comprend La Poste et les grands opérateurs de fret aérien pour organiser le transport sur le réseau à grande vitesse au départ de Roissy. Une coopération entre RFF et La Poste s'organise aussi pour l'acheminement du courrier de nuit à grande vitesse, à la place de l'avion sur le territoire national.

• Proposition n° 4 : Créer un partenariat avec les grands ports pour la gestion des opérations terminales et le développement des trafics maritimes sur les grands axes

La France confortera sa place de pays plate-forme pour l'Europe si l'ensemble de ses réseaux – maritimes, fluviaux, routiers et ferroviaires – sont connectés.

RFF propose ainsi de conclure des accords de gestion de sillons avec les ports, afin de mettre des « mix-sillons » (sillon continu entre les zones portuaire et ferroviaire) à la disposition des opérateurs et d'organiser efficacement les interfaces entre les ports et le réseau ferré national pour gagner en productivité.

Cet objectif est stratégique pour RFF, car le raccordement entre fret portuaire et fret ferroviaire permettra une croissance significative du report modal, conformément aux objectifs affichés par le président de la République (hausse d'un quart du fret non routier d'ici 2012).

• Proposition n° 5 : Développer le fret de proximité

RFF valorise une démarche économique et commerciale de proximité pour réactiver les lignes locales de transport de fret, aujourd'hui sous-utilisées. L'entreprise confie à des « opérateurs ferroviaires de proximité » le réseau sur courte distance, mais aussi la maintenance et l'exploitation de ce réseau avec des exigences et des coûts adaptés à leur activité. Plusieurs expérimentations sont en cours. Un ajustement de la réglementation est nécessaire pour étendre cette expérimentation, très attendue par les milieux économiques concernés.

(1) Ces trains peuvent charger jusqu'à 40 remorques ou 26 poids lourds complets (1 850 tonnes de chargement).

- **Proposition n° 6 : Créer un péage « vert » pour le fret et passer d'un système déficitaire à un système économique vertueux**

Aujourd'hui, plus il y a de trains de fret en circulation, moins il y a de ressources financières disponibles pour investir. RFF veut sortir le fret de ce paradoxe et d'un cercle vicieux où les revenus sont faibles et certains services médiocres grâce à un « péage vert ». Ce péage vert assurera un tarif très attractif au transporteur fret tout en améliorant les revenus de l'activité. Concrètement, les tarifs pour les opérateurs resteront bas afin de favoriser le report modal mais une contribution publique (de 2,80 euros par train/km, soit 320 millions d'euros par an) permettra d'améliorer l'équilibre économique du fret et d'assurer son avenir.

- **Proposition n° 7 : Promouvoir les équipements d'interopérabilité et les investissements au niveau national et européen sur les axes majeurs du réseau**

Le ferroviaire est particulièrement pertinent sur longue distance quand il limite les ruptures de charge. Pour le fret, la création de corridors européens interopérables, voies prioritaires fret garanties, répond aux attentes des clients de RFF. Avec ses partenaires européens, RFF travaille à la mise en place d'un système de signalisation unique pour tous les réseaux européens : l'ERTMS (*European Railway Traffic Management System*). RFF propose que ce système devienne progressivement le standard de signalisation sur les grands axes, fret et voyageurs. Il s'engagera sur des sillons internationaux fret.

- **Proposition n° 8 : Développer des programmes de recherche afin de diminuer la part des nuisances occasionnées par le fret**

Pour faire du fret une idée neuve, RFF doit répondre à plusieurs exigences : celle du sillon de qualité, celle d'une nouvelle proximité et de la compatibilité avec l'environnement, celle d'une meilleure interopérabilité et d'une meilleure connexion du réseau fret aux autres réseaux... Pour RFF, il existe une exigence environnementale primordiale : réduire les nuisances et les gênes occasionnées par le transport fret. Il convient d'abord de limiter ces effets et, notamment, de diminuer les niveaux sonores et de combattre le bruit. Des recherches sont actuellement menées sur les contacts acier entre le rail et la roue des trains. D'autres voies de progrès sont possibles : celles qui passent par l'investissement dans l'électrification des voies ou des itinéraires évitant les quartiers très peuplés.

ILS SONT DÉJÀ CLIENTS DE RFF

Outre Fret SNCF, déjà client de Réseau Ferré de France, sept nouvelles entreprises ont obtenu un certificat de sécurité délivré par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et circulent sur le réseau ferroviaire national :

- Europorte 2
- Veolia Cargo France
- EuroCargo Rail,
- B Cargo (SNCB)*
- CFL
- Rail4Chem*
- SECO-RAIL

* Licence européenne.

PLUS DE TRAINS POUR UN RÉSEAU PLUS UTILE

Contrairement à une idée reçue, le réseau RFF n'est pas saturé. En réalité, la demande de transport a évolué pour répondre à de nouvelles logiques économiques, sociales et environnementales. RFF a décentralisé son entreprise pour réorganiser totalement son offre au plus près des nouveaux décideurs.

3

Élargir l'offre réseau ferré pour une meilleure utilisation de ses capacités

L'organisation des circulations des trains sur le réseau national, c'est-à-dire la répartition de ses capacités, relève depuis 2003 de la responsabilité de Réseau Ferré de France.

Aujourd'hui, la moitié du réseau ferré est utilisée par 10 % du nombre total de trains. Le réseau ferré national, par comparaison avec les réseaux des autres pays européens, est loin d'avoir atteint son potentiel maximal.

RFF met en place une nouvelle approche pour élargir son offre :

- une nouvelle gamme de prestations de services doit répondre aux besoins des utilisateurs actuels et futurs, en s'appuyant sur des sillons performants ;
- une répartition des capacités optimisée, grâce à un système de cadencement des horaires ;
- de nouvelles tarifications d'infrastructure, plus attractives, équitables et transparentes.

C'est en fonction de cette stratégie de l'offre et de la demande pour un essor durable du transport ferroviaire que RFF vient de signer la nouvelle convention de gestion avec la SNCF.

Pour RFF, les travaux de modernisation du réseau ferré et leur planning d'exécution doivent désormais s'adapter à un rendement supérieur des sillons, à une satisfaction plus grande des demandes de transport et à un aménagement adapté des plages horaires pour la maintenance.

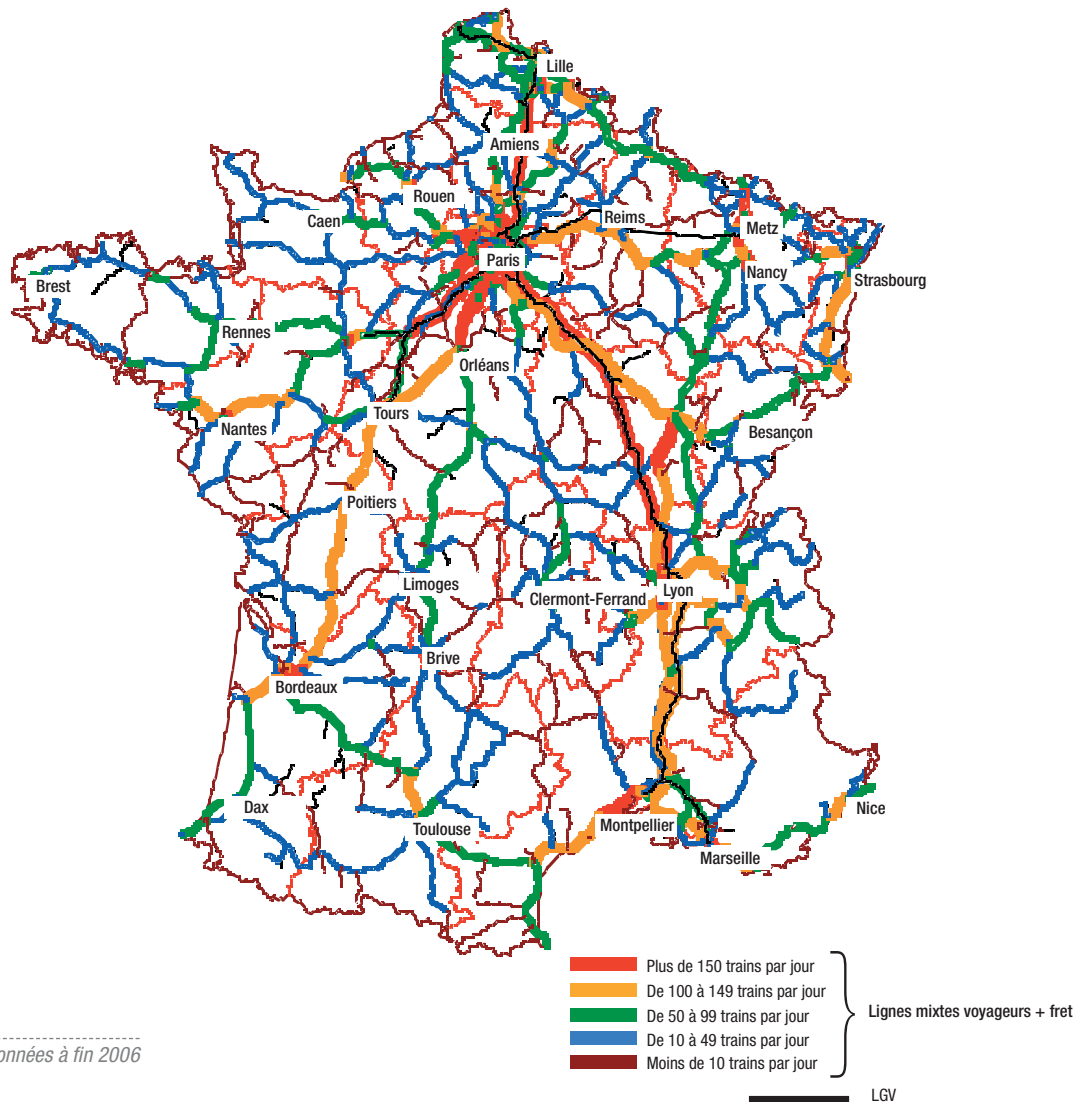
29 130 KILOMÈTRES DE LIGNES FERRÉES EN EXPLOITATION EN 2007

- 1 810 kilomètres de Lignes à Grand Vitesse, soit 6 % de l'ensemble, la part la plus grande en Europe
- 26 320 kilomètres de lignes dites « classiques », soit 94 % du réseau
- 3 860 kilomètres de lignes avec un trafic particulièrement fort (plus de 150 trains par jour)
- 5 090 kilomètres de lignes moyennement chargées (entre 50 et 150 trains par jour)
- 18 370 kilomètres de lignes à trafic faible, dont près de 7 900 parcourus par moins de 10 trains par jour

Au cœur de l'offre commerciale, le sillon

Le sillon, c'est la clé d'entrée dans le réseau de RFF. Un passeport pour du temps gagné qui prend en compte l'ensemble des circulations à un moment donné dans une partie du réseau déterminée. Véritable produit commercial, le sillon tient compte du parcours (origine, points d'arrêts, terminus), des heures de départ et d'arrivée, mais également des caractéristiques de l'infrastructure (rampe, courbe...), du convoi, (engin de traction, masse du train, longueur...) et de l'environnement (graphiques de circulation) dans lequel il s'inscrit. Avec la vente des sillons, RFF devient maître d'un nouveau temps ferroviaire, qu'il maîtrise et qu'il propose aux entreprises désireuses d'utiliser les capacités de son réseau.

Circulation des trains sur l'ensemble du réseau ferré national



Pour utiliser toutes les capacités de son réseau, RFF va offrir au transport fret et au transport de voyageurs des services différenciés et des rythmes de commande de sillons adaptés : une révolution commerciale est en cours...

Le cadencement : offrir des horaires cohérents sur tout le réseau

Le cadencement du réseau est le fait de répéter à intervalles réguliers – 2 heures, 1 heure, 15 minutes... – la même séquence de dessertes : heure de départ, arrêts en cours de route, heure d'arrivée. Les minutes de départ et d'arrivée sont exactement les mêmes toute la journée, dans toutes les gares de la ligne concernée. L'horaire cadencé est ainsi plus facilement mémorisé par les voyageurs.

LES « 3 PLUS » DU CADENCEMENT

- Plus de régularité pour tous les voyageurs
 - Plus de correspondances
 - Plus de transports de marchandises
-

Ce mode d'exploitation ferroviaire mis en place par RFF permettra aussi de mieux programmer les investissements : c'est en identifiant les besoins précis d'amélioration du service de transport (réduction des temps de parcours, augmentation de la fréquence des trains) que l'horaire cadencé est construit. Cette réorganisation de l'exploitation du système ferroviaire se fera en plusieurs étapes et zone par zone.

CADENCEMENT DU RÉSEAU : LA RÉGION RHÔNE-ALPES PILOTE

En collaboration avec la Région Rhône-Alpes, une des directions régionales de RFF met en place le cadencement des horaires dans une des zones du réseau les plus fréquentées. Laboratoire d'expérimentation grandeur nature, RFF analysera le niveau d'amélioration du service.

UNE STRATÉGIE D'INVESTISSEMENT DURABLE

La mise en place de financements adaptés au service du développement durable, une conception du réseau qui relie produit industriel, patrimoine commun et service public : c'est la vision qui guide RFF, deuxième investisseur français.

4

RFF s'impose une gestion financière vertueuse et transparente dans l'ensemble de ses missions : gestion de projets, renouvellement du réseau, suppression des passages à niveau, accessibilité, grands projets, patrimoine...

RFF créateur de solutions ferroviaires

Les ambitions ferroviaires affichées de la France sont grandes. Près de quinze projets ferroviaires, pour un montant compris entre 40 et 50 milliards d'euros, sont actuellement à l'étude. Pour tenir ces engagements, RFF met en place de nouvelles solutions financières.

L'innovation financière est possible

Les PPP (partenariats public-privé), déjà pratiqués dans d'autres secteurs d'investissement public, ont vocation à devenir un mode de réalisation « normal » pour les grands projets ferroviaires de RFF. Ils associent RFF à des opérateurs privés dans la conduite d'opérations d'intérêt général comme le sont les Lignes à Grande Vitesse (LGV). Leurs apports de performance, de partage des risques et des bénéfices sur la durée, sont autant de nouvelles pistes pour des grands groupes privés désireux de diversifier leurs investissements à long terme. La LGV Sud Europe Atlantique est le projet en cours qui servira de pilote pour les autres grands projets nationaux.

Responsabiliser et impliquer les territoires

La construction de la LGV Est européenne est un exemple de financement public partenarial. Pour la première fois, l'État, les 17 collectivités concernées (régions, départements, villes ou agglomérations de l'Est), l'Union européenne et le Grand-Duché de Luxembourg se sont associés pour financer un projet de l'ordre de 4 milliards d'euros.

Investir dans les nouvelles technologies de transmission et d'information

- L'harmonisation des systèmes d'information

C'est aujourd'hui un élément essentiel au développement de la qualité du trafic. RFF envisage de manière nouvelle les systèmes d'information conçus, à l'avenir, en fonction du client et de l'interopérabilité européenne.

- Les postes de commande centralisés

À l'horizon 2025, le système de commande centralisée du réseau (CCR) sera totalement rénové dans le cadre d'un programme de près de 5 milliards d'euros, correspondant à une profonde réorganisation de l'exploitation du réseau pour un meilleur service. L'ensemble des installations de voies principales du réseau (les mêmes que celles concernées par le déploiement du GSM-R, soit environ 14 000 km de lignes) sera télécommandé

depuis, seulement, 17 centres de commande pour l'ensemble du réseau national. Cette révolution numérique du CCR permettra de faciliter l'exploitation du réseau et de générer d'importants gains de fonctionnement (quelque 200 millions d'euros par an à terme).

Des investissements au service de tous les publics

Rendre les transports collectifs accessibles à tous est une exigence sociale de Réseau Ferré de France. Sa responsabilité est de mettre à disposition les équipements « *indispensables à certains mais utiles à tous* » dans les conditions d'accessibilité, de sécurité et de fiabilité optimale. C'est un travail de très longue haleine, qui consiste à construire le réseau du XXI^e siècle accessible à tous.

RFF finance les travaux qui facilitent l'accès à ses quais et la traversée des voies aux personnes à mobilité réduite grâce à l'installation de nouvelles rampes, d'ascenseurs d'accès, de signalisations nouvelles et de rehaussements de quais...

Bernard Sulpis, délégué à l'accessibilité - RFF

« Ma mission est de penser le voyage en train en se mettant dans la peau d'une personne ayant des difficultés à se mouvoir, que ce soit à cause d'un handicap quel qu'il soit, d'un manque d'information ou, tout simplement, parce que la personne s'attendait à un soutien sur le quai de la gare qu'elle n'obtient pas... En pensant aux personnes à mobilité réduite, je me suis très vite aperçu qu'en améliorant leur accessibilité, on améliorait l'accueil et la qualité du voyage pour tous. RFF, avec sa vision de manager de réseau, apporte un plus aux entreprises de transport qui peuvent aussi développer les services sur des installations modernisées et adaptées. Nous apportons également notre expertise aux élus qui sont de plus en plus soucieux de cet enjeu d'accessibilité. »

Financer l'électrification du réseau

Aujourd'hui, 80 % des circulations de trains de fret et 90 % des trains de voyageurs se font sur le réseau électrifié (50 % du réseau). Il reste néanmoins des projets complémentaires d'électrification pour un réseau vraiment moderne et performant.

RFF propose que la tarification contribue aux objectifs de la politique de transport, en prenant en compte l'environnement, notamment le bruit, la réduction des gaz à effet de serre et l'invitation à l'usage de matériels électriques ou moins polluants. Le gazole ferroviaire – aujourd'hui exonéré de TIPP – pourrait ainsi être taxé au bénéfice des opérations d'électrification.

L'ENVIRONNEMENT INTÉGRÉ SUR TOUT LE RÉSEAU

Si le rail est le produit par excellence du développement durable, du fait de sa longévité, le réseau doit améliorer ses performances environnementales. RFF intègre les enjeux liés au respect de l'environnement à tous les projets et cela, dès l'origine, en faisant de l'environnement un critère de choix des entreprises travaillant sur le réseau.

Le respect de l'environnement: l'affaire de tous

Au-delà de ses obligations légales et réglementaires, RFF met en place pour chaque projet important une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés – riverains, élus, associations, entreprises... RFF fait travailler des équipes pluridisciplinaires – architectes, paysagistes, ingénieurs, naturalistes, acousticiens, hydrauliciens, etc. – pour apporter des réponses adaptées à chaque territoire et assurer la maîtrise des effets environnementaux.

Quatre défis environnementaux pour l'entreprise

• La lutte contre le bruit, l'ennemi n° 1

Trois axes : un volet préventif, avec le classement des voies et la limitation du bruit dans le cadre des projets ; un volet curatif, avec la lutte contre les « Points Noirs Bruits » (PNB) et la mise en place d'équipements pour limiter le bruit comme des merlons ou murs antibruit ; un volet recherche et innovation, avec un programme d'études qui vise, notamment, à améliorer les contacts acier rail-roue.

• Rail et biodiversité

À partir d'un inventaire précis de la faune et de la flore en amont des projets, RFF peut recréer des milieux naturels, réinsérer des espèces protégées, mettre en place des partenariats pour maintenir et développer la biodiversité.

• L'eau : un patrimoine à protéger

En phase travaux comme en phase d'exploitation, il s'agit de préserver les ressources en eau (souterraines et de surface) et de prévenir des risques d'inondation. Le franchissement de chaque cours d'eau fait l'objet d'une étude détaillée. RFF assure la « transparence hydraulique » de ces ouvrages qui ne doivent pas aggraver une situation d'inondation.

• L'esthétique des ouvrages

La recherche du « bel ouvrage » fait partie de la haute qualité des constructions ferroviaires. L'insertion des voies et des ouvrages d'art dans les paysages, un juste équilibre entre la transparence des ouvrages et leur valorisation, enfin une fragmentation minimale des territoires sont des exigences fortes dans la réalisation d'un projet. L'objectif est d'obtenir à la fois une insertion discrète et une affirmation de la silhouette de l'infrastructure.

DES LGV QUI TIRENT EN AVANT TOUT LE SYSTÈME VERS UNE HAUTE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE

La dimension environnementale est intégrée à tous les projets de LGV, dès l'origine. RFF veille à concilier les contraintes techniques liées à la construction des ouvrages, les contraintes économiques pour respecter le budget et les exigences environnementales qui sont au cœur de la réussite du projet. L'environnement est l'élément majeur pour implanter un projet.

- **La LGV Est européenne, une ligne pilote**

Sur la LGV Est européenne, Réseau Ferré de France a mis en place un suivi écologique et scientifique d'une cinquantaine de sites afin de réaliser un premier retour d'expérience qui bénéficiera aux futurs grands projets. En effet, ce « bilan environnemental » lancé avant la mise en service de la ligne – alors que la Circulaire Bianco prévoit de le réaliser trois à cinq ans après – permet d'évaluer les écarts entre les effets prévus et les effets réels sur l'environnement, ainsi que les mesures correctives nécessaires.

- **La LGV Rhin-Rhône**

Pour la première fois, un recensement des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet sera réalisé selon la méthode du bilan carbone de l'ADEME et le bilan environnemental proposé en amont des travaux.

LE DIALOGUE, EXIGENCE DE L'ENTREPRISE

6

Face aux demandes d'information et de participation de plus en plus affirmées de la part des collectivités locales et des populations concernées par les projets ferroviaires, la concertation est devenue une réelle exigence sociale prise en compte par RFF.

L'entreprise s'est adaptée pour intégrer le principe de concertation à la réalisation des projets. Ce savoir-faire s'est enrichi de retours d'expérience diffusés en interne, et s'étend à de nouveaux métiers comme la gestion du réseau.

Une concertation continue

Plus qu'une procédure, la concertation est une ouverture sur l'environnement et la possibilité d'intégrer les attentes et les suggestions des habitants. Ce processus d'élaboration des projets permet de mieux prendre en compte les problématiques locales (souvent sensibles), et de répondre aux attentes exprimées.

RFF va au-delà des procédures légales – débat public, concertation préalable et consultation – en proposant des concertations très en amont des projets.

Les trois défis de la concertation

- **Systématiser les études environnementales** avant l'élaboration de tous les programmes et grands projets et mettre le développement durable au cœur des débats publics.
- **Renforcer l'expression citoyenne « expert du local »**, qui complète et alimente la vision de l'aménageur.
- **S'engager à travers des chartes de concertation** rendues publiques auprès des médias.

LGV PACA : CONCERTATION ET DIALOGUE

RFF poursuit la concertation initiée par le débat public mené de février à juillet 2005. Le dispositif repose sur une charte qui fixe le cadre et les engagements réciproques des participants. Parallèlement, des groupes de travail thématiques, associant une cinquantaine d'acteurs, ont été mis en place dans le but de produire une réflexion collective autour des questions environnementales pour la bonne insertion du projet. RFF s'est engagé à porter à la connaissance des partenaires cofinanceurs du projet les fruits de ces réflexions.

LE FERROVIAIRE DANS LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Accessibilité : Avec la modulation sociale des tarifications ou encore les aménagements des infrastructures pour les personnes à mobilité réduite (PMR), le transport ferroviaire contribue à la mise en œuvre du « droit au transport pour tous ». Au cours de l'année 2006, les chantiers de mise en accessibilité ont démarré dans plus de 30 gares importantes, dont 20 pour accueillir le TGV Est européen.

Acteurs locaux : Pour assurer une relation transparente, RFF est à l'écoute des préoccupations des élus et des associations concernés par la construction d'un équipement public d'envergure et les implique en amont des projets.

Article 4 du décret du 5 mai 1997 : Cet article portant statut de RFF dispose que « *RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national [...] que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement* ». Le financement des infrastructures ferroviaires s'inscrit donc dans un schéma transparent et pérenne car équilibré.

Biodiversité : Richesse d'un milieu naturel, caractérisée par la variété du vivant au niveau des populations, des espèces et des écosystèmes.

Cadencement : Le fait de répéter à intervalles réguliers (2 heures, 1 heure, 1/2 heure...) le même schéma de dessertes : heure de départ, arrêts en cours de route, heure d'arrivée. Cette organisation se fait en intégrant les sillons, des plus rapides aux plus lents, selon un schéma symétrique (plus de régularité et plus de correspondances pour les voyageurs, plus de transports de marchandises).

Capacité : Nombre maximal de trains pouvant circuler sur un itinéraire à un horaire donné.

Concertation : Elle constitue au quotidien le fil rouge d'un management de projet respectueux du développement durable : écoute attentive, prise en compte des logiques et priorités de chacun, souci de transparence sur les projets, appropriation active par tous les acteurs concernés.

Critère de développement durable : Le respect des caractéristiques environnementales et des exigences de développement durable font partie des critères d'attribution des marchés par RFF. Les entreprises doivent donc répondre à un cahier des charges précis les incitant à respecter l'eau, à protéger du bruit, à insérer les projets dans le paysage, à préserver la biodiversité et à trier leurs déchets.

LE FERROVIAIRE DANS LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Environnement intégré : Dès le démarrage d'un projet de ligne, RFF intègre les enjeux liés au respect des milieux naturels afin de préserver leurs particularités écologiques. Ainsi, des études sont menées permettant de déterminer les mesures de réduction d'impact sur des zones précises : aménagements, protection de stations botaniques, transferts de population d'espèces protégées, contournements des milieux les plus fragiles...

Intermodalité : Mise en œuvre successive de plusieurs modes de transport sur un même trajet : l'aérien, le routier, le rail et le fluvial.

Interopérabilité : Capacité des installations et du matériel à pouvoir assurer des services sans rupture, avec les mêmes performances d'un réseau à un autre.

Ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire international de passagers : À compter du 1^{er} janvier 2010, de nouveaux opérateurs européens de transport passagers seront autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire national. Des mesures législatives fixent des règles communes pour la certification des conducteurs et la protection des droits des passagers.

Patrimoine ferroviaire : Avec 108 000 hectares de terrains et 4 à 5 millions de mètres carrés de bâtiments, RFF est le deuxième propriétaire foncier après le ministère de la Défense et joue de plus en plus son rôle au service du développement urbain : en 2006, 2 200 logements ont été construits sur des terrains issus du patrimoine ferroviaire, dont la moitié en logement social, contre 1 500 logements en 2005, dont un tiers en logement social.

Point Noir Bruit (PNB) : Cas d'un bâtiment soumis à des niveaux de bruit supérieurs à 73 décibels le jour (indicateur LAeq 6 heures - 22 heures) et/ou 68 décibels la nuit (indicateur LAeq 22 heures - 6 heures).

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).