

EDITO

[Une nouvelle voie](#)

ENJEUX

[RFF a 10 ans !](#)

LE CHIFFRE

[812](#)

PORTRAIT

[Des voies d'eau aux voies ferrées](#)

POINT DE DROIT

[PPP](#)

LE POINT SUR

[LGV Ee : un record de vitesse au service de l'excellence](#)

OUTILS

[GED : partager pour avancer](#)

HISTOIRE DE RAIL

[La naissance du chemin de fer](#)

MOT-CLE

[Arcole](#)

PETITES ACTUS

[Guide de la concertation](#)

[Feriscope, à votre service !](#)

BIBLIORAIL

[Il était une voie en Amérique...](#)



Une nouvelle voie

RFF arrive dans sa phase de maturité et doit répondre à des besoins croissants. Ce journal interne électronique s'inscrit dans une volonté de professionnaliser la communication interne, en accord avec le développement de l'Entreprise et dans le prolongement de Feriscope.

Une nouvelle voie de circulation de l'information interne vient donc d'être tracée au sein de RFF ! Chaque mois, chaque salarié sera invité à s'arrêter aux stations prévues sur cette ligne.

Destination prévue pour ce numéro inaugural : RFF a 10 ans, avec arrêts sur ses collaborateurs (Portrait), ses projets (Le point sur), ses défis (Enjeux) et ses aiguillages sur le passé (Histoire de rail) ou la culture (Bibliorail).

En traverses, les rubriques pratiques Outils, Point de droit, Chiffre, Mot-clé. Sans oublier le point-information, où vous pourrez consulter les Petites actus et l'Agenda. Et un mini-sondage...

En vous souhaitant bon voyage "@u coeur du réseau"



Nous écrire



L'équipe de rédaction



Record de vitesse



Le 3 avril 2007, à 13h14, le TGV a roulé à 574,8 km/h !

Envoyez-nous des photos spécifiques de votre activité à RFF ! Nous en publierons une par numéro.



RFF a 10 ans !

"Nous avons la chance de travailler dans un secteur extrêmement porteur, en pleine renaissance."

Entretien avec Jean-Louis Rohou, secrétaire général de RFF

Dix ans après sa création en février 1997, quel bilan peut-on dresser de l'action de RFF ?



Des voies d'eau aux voies ferrées

Quand il n'est pas à RFF à coordonner la réalisation d'ouvrages ferroviaires, Jérôme Genin est à la pêche, à ferrer le poisson. Un moyen pour lui de revenir à ses premières amours : l'eau !



Tombé très tôt dans la marmite environnementale, Jérôme Genin consacre sa maîtrise aux sciences, la teinte à l'écologie des eaux, et se spécialise dans un DESS sur la gestion globale des bassins versants. Sur le terrain, il effectue un service militaire "environnement" sur la prévention des inondations et dispense des formations sur l'entretien des

cours d'eau. Dès lors, comment s'étonner de ce qui coule de source ? Voies navigables de France (VNF) lui confie une mission de cinq ans sur la maîtrise de l'alimentation de plus de 250 km de canaux, puis sur la modernisation des politiques d'entretien et d'exploitation liées à la préservation de l'environnement.

En décembre 2005, Jérôme Genin entre à RFF, au Service des projets d'investissement (SPI) du Centre-Limousin. Chargé de projet, il coordonne la réalisation d'ouvrages d'art et participe à des projets de modernisation ferroviaires. Pourquoi est-il passé des voies d'eau aux voies ferrées ? *"Je voulais enrichir ma pratique de la maîtrise d'ouvrage et découvrir un milieu technique nouveau"*, nous confie Jérôme. *"Qu'il s'agisse de l'infrastructure aquatique ou ferroviaire, il faut concevoir et réaliser des travaux dans le respect des plannings et des coûts annoncés, en maîtrisant les dérives éventuelles"*. Une activité de maîtrise d'ouvrage qui est son fil d'Ariane de VNF à RFF, deux gestionnaires d'infrastructures sous tutelle du ministère des Transports.


Mais tout en traçant son sillon dans les voies ferrées, ce jeune chargé de projet de 31 ans garde un œil sur la ligne bleue de l'eau. Depuis son enfance, il se ressource en pêchant, affûtant sa connaissance des milieux aquatiques et des espèces qui les composent. Un vrai *"mordu à l'hameçon"*, qui a déjà pêché dans des conditions climatiques extrêmes avec des vents à 100 km/h ! Sa plus grosse prise ? Un silure d'1,61 m et de 30 kilos. Mais à la course au trophée, Jérôme préfère le moment de détente dans des paysages magnifiques. Un équilibre qu'il maintient entre l'eau et la terre ferme : *"tout vient à point à qui sait attendre"*.

Ce qu'il aime : les terroirs et les zones humides

Sa recette : le sandre pané au sésame

Mots clés : bon vivant, patient et tenace

Son rêve le plus fou : repêcher le saumon en Loire

 Jérôme Genin travaille actuellement sur le projet

Un bilan riche et diversifié. RFF a su gagner sa place, une place qui n'était pas acquise, en jouant un rôle stratégique de levier. Nous avons su tirer parti de nos atouts de jeunesse. Notre taille modeste (400 collaborateurs au siège, 350 en régions, 12 directions régionales seulement), notre souplesse, notre capacité à conduire l'innovation en douceur, nous les mettons au service de la modernisation du système ferroviaire français.



Quels sont les principaux axes de cette modernisation ?

Tout d'abord, l'existence même de RFF a clarifié les responsabilités des trois autres grandes familles d'acteurs que sont l'État, les régions et la SNCF, sans oublier celles des cinq « petits nouveaux » (Véolia, ECR, Secorail, B-Cargo, CFL).

En dix ans, le système ferroviaire a beaucoup évolué, et pourtant la France n'a pas connu de grandes grèves, ni d'incidents graves : RFF a assuré une transition sans heurt. La modernisation a concerné le réseau existant, mais elle se traduit aussi par la construction de lignes nouvelles, le maintien et le développement de la qualité du service. Les investissements n'ont pas cessé. Nous avons eu à cœur de rénover et d'adapter nos 30 000 km de voies et d'utiliser au mieux nos 110 000 hectares de patrimoine. Des exemples ? La politique de péage pour couvrir des coûts d'entretien ; le cadencement des horaires, pour fluidifier le trafic, fiabiliser l'offre et la rendre plus attractive ; la centralisation des commandes d'aiguillage ; le tram-train ; les voies vertes. Optimiser, valoriser, rationaliser, tels sont nos maîtres mots.

RFF a joué un rôle difficile de révélateur financier, en mettant au jour les vrais coûts : les coûts du système ferroviaire, les coûts d'investissements des projets, les coûts d'exploitation et de maintenance, et par là l'explication des déficits chroniques passés... Cet aspect fait parfois de nous des mal-aimés, mais la transparence est devenue indispensable.

Pour mener à bien cette modernisation, et adapter nos projets à la réalité économique, RFF a développé des expertises nouvelles, diversifiées. Nous avons suscité de nouvelles ingénieries issues du secteur public ou privé, porteuses de solutions innovantes et dynamiques. Le financement des projets évolue aussi : les partenariats public-privé (PPP), favorisent des solutions originales, plus productives. Par exemple, nous venons de lancer un PPP pour le renouvellement et la modernisation de la téléphonie ferroviaire (GSMR).

Quels sont les défis à relever pour les prochaines années ?

Continuer à jouer ce rôle de levier pour faire évoluer le système ferroviaire, car tout le monde attend beaucoup de lui, bien assurer le rôle de gestionnaire de réseau. Notre métier, c'est le sillon, bien plus que la traverse, le rail, la caténaire, dont la maintenance est déléguée à une SNCF-Infra, que nous devons encourager à devenir un véritable industriel spécialisé. Offrir des sillons de qualité, nous savons le faire. Mais il nous faut maintenant développer une véritable politique commerciale pour piloter l'activité par l'aval, par la demande.

Ce défi est tout à fait réaliste. Il faut se rappeler que RFF a longtemps eu des caractéristiques de "start-up". C'est une entreprise exceptionnelle : haut niveau des collaborateurs (80 % de cadres), large pluralité des compétences (plus de 40 métiers...), relation souvent directes, attachement à l'organisme et à ses missions.

On assiste à un réveil de la demande ferroviaire : quelle est votre vision pour le long terme ?

Certes, le "transport universel" aujourd'hui, c'est la route. Mais la demande ferroviaire est croissante : tout le monde veut du chemin de fer ! Dans le contexte du développement durable, le chemin de fer est en pleine renaissance. Il suscite un énorme appétit. Nous avons la chance de travailler dans un secteur extrêmement porteur... Sachons en profiter !

RFF reste une structure souple, maniable, et pionnière, qui saura mettre en oeuvre, avec efficacité et souplesse, les politiques ferroviaires qui seront définies par les décideurs, quelles que soient ces politiques, qui pourra les conseiller sur ses stratégies de moyen et long terme, ce qu'il est le seul à pouvoir faire de façon "désintéressée". Voyez qu'il n'y a pas vraiment de quoi être inquiet pour notre avenir !

Le chiffre

812

C'est le nombre de collaborateurs à RFF (CDI, CDD, stagiaires).

Point de droit

PPP

Les seuls financements publics ne suffisent pas pour la dizaine de grands projets de développement de RFF, dont le coût total dépasse les 50 millions d'euros. C'est pourquoi la loi du 5 janvier 2006 sur la sécurité et le développement des transports ouvre une opportunité exceptionnelle, en permettant le recours aux partenariats public privé : les PPP.

Le PPP peut prendre deux formes :

- une concession avec la Délégation de service public (DSP) : le "concessionnaire" est chargé de financer, concevoir et exploiter l'infrastructure du transport et se rémunère par la perception d'un "péage".

- un contrat de partenariat : le partenaire reçoit un loyer versé par RFF.

Le PPP permet notamment d'accélérer, par le préfinancement, la réalisation des projets. La répartition du risque est optimale entre secteur public et privé, chacun supportant les risques qu'il maîtrise le mieux : le PPP associe au maître d'ouvrage public le savoir-faire financier et technique du secteur privé.

Le point sur

LGV Ee : un record de vitesse au service de l'excellence

Le 10 juin 2007, la grande vitesse est arrivée à l'Est, avec la mise en service du TGV Est européen, qui met Strasbourg à 2h20 de Paris. A l'occasion des essais, le 3 avril 2007, à 13h 14, un nouveau record a été atteint : 574,8 km/h ! La vitesse de croisière augmente elle aussi, en passant à 320 km/h. Au-delà du « coup médiatique », ce record s'inscrit dans le Programme d'excellence mené par RFF, la SNCF et Alstom.

Une opération pharaonique

Avec 300 km de chantier, plus d'un ouvrage d'art au km, des millions de tonnes de matériaux, 78 000 tonnes d'acier, 5 années de travaux, réalisés par 10 000 hommes et femmes, 22 partenaires européens, la mise en service de la LGV Ee représente un travail pharaonique.

Toute l'Europe est concernée : l'Allemagne, la Suisse, le Luxembourg, la Belgique et l'Angleterre, avec des correspondances à Lille, et à plus long terme, l'Autriche, Vienne et Budapest.

Quinze ans d'études en amont



La construction a demandé trois ans d'études. Mais la conception a commencé en 1992 et s'est poursuivie par une enquête d'utilité publique, jusqu'à la mise au point complète du tracé et un dernier tour de concertation, pour prendre en compte les problèmes d'insertion, environnementaux et techniques.

Respect de l'environnement

Toute une synergie d'études s'est développée entre ingénieurs, paysagistes, spécialistes de l'environnement autour de deux grands sujets : le tracé et surtout le bruit, « ennemi public n° 1 ». Quand on augmente la vitesse autour de 320, on commence à observer des problèmes de bruit aérodynamique, qu'il faut absorber au mieux, en développant, par exemple des écrans acoustiques.

Le record de vitesse : un gage de fiabilité

La vitesse de croisière passe à 320 km/h (plus 10 % par rapport à la vitesse maximale actuelle), et cette vitesse est la plus importante réalisée en commercial dans le monde. Mais plus que la vitesse, ce qui compte pour l'utilisateur, c'est le temps de trajet : c'est lui qui détermine la part entre l'avion et le train. Or on gagne du temps grâce à la vitesse, mais aussi grâce au tracé des lignes.

Revenons sur le record de vitesse, en avril dernier : 574 km/h. Au-delà du « coup médiatique », ce record permet de démontrer le niveau de sûreté des équipements et du système TGV, infrastructure et matériel roulant : on vérifie notamment que les accélérations horizontales et verticales respectent bien les normes de confort et de sécurité pour les voyageurs. Il représente donc un gage de fiabilité.

Laboratoire et Programme d'excellence

Les projets de RFF concernés par le partenariat public privé :

- ▶ la modernisation des communications radio sol-train avec le projet GSM-R,
- ▶ le contournement de Nîmes et de Montpellier,
- ▶ la ligne à grande vitesse SEA (303 km de ligne nouvelle, de 39 km de raccordements).

 Histoire de rail

La naissance du chemin de fer

C'est à l'Angleterre que revient l'honneur de débiter la grande épopée du chemin de fer.

Dès 1801, le Surrey Iron Railway ouvre au public une petite section de 15 mètres, à traction hippomobile. Puis le 27 septembre 1825, le Stockton & Darlington Railway, construit par Georges Stephenson, est inauguré officiellement. Sur un parcours de 34 km, la locomotive "Locomotion" atteint la vitesse de 24 km/h, au grand plaisir des 600 passagers conviés à ce voyage historique : un record que la LGV Ee multipliera par 13 en vitesse de croisière avec ses 320 km/h !

C'est le 1er octobre 1828 que la France inaugure la ligne Saint-Etienne-Andrézieux.

RFF n'a pas l'intention d'augmenter la vitesse commerciale de ses lignes. Les essais en conditions extrêmes s'inscrivent dans le Programme d'excellence de la grande vitesse ferroviaire mené par RFF, la SNCF et Alstom.


En éprouvant, à l'aide de capteurs, les marges de manœuvre de toutes ses composantes, en termes de capacité, de fiabilité, de robustesse, il s'agit d'augmenter la confiance dans la qualité de l'infrastructure de transport, et de faire bénéficier l'ensemble du système ferroviaire des données recueillies.


La voiture Mauzin, train truffé d'instruments de mesure et d'électronique, et spécialement conçue pour étudier la géométrie de la voie et relever les moindres défauts, illustre parfaitement cette dimension « laboratoire » au service du futur développée par RFF.

Avec tous les points de mesure enregistrés à différents taux de vitesse, on dispose d'une banque de données, qui vont être exploitées dans les années qui viennent pour améliorer le matériel roulant et les infrastructures. Ainsi, la caténaire que l'on a installée sur la LGV Ee est la fille du précédent record du monde réalisé le 18 mai 1990...

Le saviez-vous ?

- ▶ Un TGV roulant à 320 km/h est aussi lourd qu'un Boeing 747 au décollage.
- ▶ La voie a nécessité 78 000 tonnes d'acier, soit 8 tours Eiffel.
- ▶ La précision pour la pose des voies est de l'ordre de 5 mm.

 Pour tout savoir sur les essais de la LGVe, voir les images, suivre la voiture Mauzin, train-laboratoire truffé d'appareils de mesure et d'électronique, entendre les responsables pour RFF, voir le site LGVe.

 A lire : La Grande vitesse se lève à l'Est, un très beau livre de photos publié par RFF, qui raconte le chantier depuis 2002 : des images spectaculaires du chantier dans toutes les régions traversées, et des images plus humaines, avec des portraits.

 Sommaire

 Mot clé

Arcole

En Italie, une ville, théâtre d'une victoire de Bonaparte...
A Paris, un magnifique pont en métal sur la Seine...
Pour RFF, Arcole c'est l'...

"Accès aux ressources et COonnaissances de l'Etablissement." Il s'agit d'un système transversal de gestion électronique des documents, destiné à partager le patrimoine intellectuel de RFF via un moteur de recherche Arcole, un nouvel outil, pour tous les agents, qui permettra de faciliter les échanges et la diffusion de documents. Un nom à retenir !

 Voir rubrique Outils.

 Sommaire

 Bibliorail

Il était une voie en Amérique...



Prenez le train en marche avec *Rêves de train* de l'auteur Denis Johnson* qui emprunte les voies ferrées pour illustrer un siècle d'histoire américaine, en racontant la vie de Robert Grainier, placée sous le signe ferroviaire.

On y croise le fer avec un Chinois funambule, les mythiques frères Earp, héros de OK Corral, et Elvis Presley à la fenêtre de son train en panne : histoires entrelacées, flash-back, décès...

Les rêves du héros au son des convois ferroviaires nous transportent de la

création des premiers chemins de fer jusqu'à l'époque de la conquête spatiale en Amérique.

* : Denis Johnson est né en 1949. Son oeuvre : *La Dêbâcle des anges, Fiskadoro* - a été couronnée par de nombreuses distinctions. Mais il s'est surtout imposé sur la scène littéraire américaine grâce aux nouvelles réunies dans *Jesus' Son*.

 Sorti le 4 janvier 2007, *Rêves de train* est en vente dans le commerce à 15 euros. Un exemplaire est disponible auprès de la Bibliothèque du Comité d'Entreprise.

 [Sommaire](#)

[Petites actus](#)

Guide de la concertation

Le guide de la concertation répond aux spécificités de l'entreprise en matière de concertation avec les élus, les services de l'État, les acteurs économiques, les associations et le public. Il est destiné à un usage exclusivement interne.

 [Sur Feriscope/Docs et Référentiels/ Concertation](#)

 [Contact : Nicolas Guével, 01 53 94 35 17.](#)

Feriscope, à votre service !

Adresses et plan d'accès DR et siège, frais et déplacements, services courrier et informatique, sites Internet utiles (pages jaunes, météo, Mappy...), réservation de salles (siège), photos, logos, cartes : tous les services et informations pratiques pour accompagner le travail quotidien sont dans l'espace "Infos et services".

 [Infos et services](#)

 [Sommaire](#)

[Outils](#)

GED : partager pour avancer

Comment faciliter votre travail quotidien tout en induisant des gains qualitatifs et économiques ? Par un système performant de Gestion électronique de tous nos documents (GED). Ce projet, Arcole, est en cours de construction. Il sera mis en place de manière progressive dans le courant de l'année 2007.

Dix ans d'activité, un réseau de près de 30 000 kilomètres de voies, des projets à échéance de plus de vingt ans : notre capital de connaissances est déjà énorme et il est encore appelé à croître. Pour recenser, organiser et valoriser cette intelligence collective, la Direction a décidé de déployer un système de gestion électronique des documents : Arcole (Accès aux Ressources et COnnaisances de L'Établissement).

Ce projet est piloté par le Secrétariat général. Son objectif est de capitaliser des documents à jour afin de proposer un système de recherche d'informations et de partage des connaissances.

Dans un premier temps, l'équipe projet a défini le cadre général du système qui a été approuvé par la Direction. Elle doit maintenant recueillir les besoins des différentes équipes, au siège comme en région, pour préciser la structure et l'organisation du système et concevoir le service le mieux adapté aux attentes des futurs utilisateurs.







La réussite de ce projet repose sur l'acceptation par tous des notions de partage et de mise à disposition des informations.

 Comme toutes les applications utiles aux salariés de RFF, le système sera accessible depuis le portail électronique, Feriscope.

 [Sommaire](#)

Libres propos

Vos réactions, suggestions, remarques...

 <p>"Fériscope est un outil de qualité qui peut encore être amélioré en matière de référentiel ferroviaire et du réseau. Enrichissement du contenu, commodité d'accès à l'information."</p> <p> Enquête Feriscope, décembre 2006</p>	 <p>"Il serait bon de pouvoir personnaliser la page d'accueil de l'intranet comme on peut personnaliser son bureau sous Windows, en définissant des liens vers les rubriques qui nous intéressent le plus, comme les favoris d'Internet Explorer."</p> <p> Enquête Feriscope, décembre 2006</p>	 <p>"Le site Fériscope et les articles ne véhiculent pas l'impression d'une entreprise dynamique : ils font très "administration"."</p> <p> Enquête Feriscope, décembre 2006</p>
---	---	--

Que pensez-vous de ce nouveau journal ?

Vous venez de lire le 1er numéro d'@au coeur du réseau.
Merci de nous donner votre avis sur ce nouveau journal interne électronique de RFF. A cet effet, merci de cliquer sur les cases ci-dessous et de nous faire part de vos remarques dans la case "Commentaires".

1. Avez-vous apprécié ce premier numéro ?
 Oui
 Non

2. Parmi les rubriques de ce journal, lesquelles vous intéressent le plus ? (plusieurs réponses possibles)
 "Edito"
 Commentaires

 [Sommaire](#)

Directeur de la publication : Patrice Kreis. Rédactrice en chef : Isabelle Million. Routage : interne RFF. Crédits photos : Marc Lefranc/RFF. Conception, rédaction : Aphania. Ont participé à ce numéro : Maguelonne Roux, Vidari Chanthapanya. Copyright RFF 2008. Droits de reproduction sous réserve d'accord de notre part et de mention de la source. Conformément à la loi No 2004-801 du 6 août 2004 (...) modifiant la loi No 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, tout utilisateur ayant déposé des informations directement ou indirectement nominatives, peut demander la communication de ces informations et les faire rectifier le cas échéant.