



## 1. Contribuer à l'émergence d'un système de mobilité plus durable

La loi « Grenelle 1 » a axé le développement d'un système de transport plus durable autour des modes alternatifs à la route. Le ferroviaire, économe en énergie et en émissions de gaz à effet de serre, sûr et performant, prend naturellement la plus grande part dans le programme de développement d'infrastructures nouvelles fixé par la loi. Les grands projets ferroviaires font ainsi l'objet d'attentes de plus en plus fortes en matière de développement durable, tant de la part des associations et du public que des décideurs, et chaque projet doit désormais prendre en compte ces exigences à chaque étape de sa conception et de sa réalisation.

## 2. Les exigences du développement durable, intégrées dès le début des études

Dès la préparation du débat public, les attentes des parties prenantes s'expriment désormais en référence aux principes du développement durable. RFF axe sa préparation des concertations autour de ces enjeux : le Guide du débat public, publié début 2008, organise le dossier du maître d'ouvrage présenté au débat public autour des exigences du développement durable.

Le programme des études préliminaires de grands projets lancées depuis le « Grenelle de l'environnement » a ainsi été adapté pour intégrer dès l'amont les enjeux de développement durable. Il s'agit à la fois de réaliser de nouvelles études (bilan carbone sur le cycle de vie, vulnérabilité de l'infrastructure aux phénomènes météorologiques extrêmes), de renouveler les approches méthodologiques sur les thèmes qui le nécessitent (biodiversité, accessibilité territoriale) et d'irriguer les pratiques de conception par de nouveaux principes (éco-conception, alimentation des études techniques par la concertation, primauté aux enjeux environnementaux sur la conception géométrique, évaluation des options de conception en coût complet de cycle de vie).

## 3. Impliquer les acteurs du chantier à la démarche de qualité environnementale et de responsabilité sociale

Exemple de retour d'expérience, la première phase de la LGV Rhin-Rhône branche Est, actuellement en travaux, comporte une démarche globale de développement durable, dans laquelle qualité environnementale et responsabilité sociale prennent une part prépondérante. 25 personnes ont ainsi été employées à temps plein pour contrôler les dispositifs de protection de l'environnement, dans le cadre d'un Plan d'Assurance Environnement impliquant l'ensemble des intervenants du chantier et portant sur trois aspects principaux :

### Hygiène, sécurité et responsabilité sociale

Née d'une démarche volontariste de RFF et des différents organismes de prévention (inspection et médecine du travail, organisme professionnel de prévention du BTP...), la réflexion sur l'hygiène, la sécurité et les conditions de travail a été menée très en amont du début de travaux de la ligne. Cette démarche a permis d'engager les principaux intervenants du chantier (maître d'ouvrage, maître d'œuvre, coordonnateurs sécurité/protection de la santé et les entreprises) dans cette démarche dès leur arrivée sur le chantier. Ainsi, en partenariat avec les services locaux comme les Services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), une signalétique comportant des plans d'accès et d'intervention pour les secours a été mise en place. Une charte sécurité a été signée avec les entreprises du chantier, posant des règles partagées par tous et augmentant le niveau d'exigence. Grâce à ce dispositif, aucun accident grave ayant entraîné des séquelles lourdes et aucun accident mortel n'a été relevé sur les 10 millions d'heures travaillées (4 000 personnes) depuis le début des travaux.

### Gestion des déchets du chantier

La gestion des déchets et des effluents du chantier est très sévèrement encadrée et fait l'objet d'une démarche qualité de bout en bout.

### Qualité de l'insertion environnementale

Le chantier de la LGV Rhin-Rhône a permis de progresser sur l'insertion environnementale, en particulier sur les dispositifs de protection de la faune et de la flore, que ce soit pour réduire les incidences du chantier ou préserver la biodiversité et assurer la transparence écologique de l'infrastructure, avec, par exemple :

- la réalisation de mares compensatoires avant le démarrage du chantier ;
- la clôture des sites sensibles en phase chantier ;

- le traitement des secteurs de plantes invasives ;
- la mise en place de merlons acoustiques ;
- des dérivations provisoires de cours d'eau ;
- la création de passages à grande faune, parfois couplés avec un ruisseau ou un chemin.

### Bilan global développement durable

Pour la première fois, le bilan ex post du projet sera un bilan global de développement durable, incluant notamment un bilan complet des émissions de gaz à effet de serre du projet et une évaluation des dispositifs d'intégration environnementale.

## 4. Systématiser le « profil développement durable » des grands investissements

Afin de placer la démarche de développement durable au cœur du projet, tout au long de la conception et jusqu'à la réalisation, et de la partager avec ses parties prenantes, RFF va réaliser à partir de 2010 le « profil développement durable » de ses grands investissements.

### La charte développement durable des Grands projets du Sud-Ouest

Constituant à ce jour la démarche la plus avancée en la matière, elle se traduit par un plan d'action qui engage, autour de la maîtrise d'ouvrage, tous les acteurs de la conception.

Elle comporte 21 engagements organisés en six axes :

#### Axe 1. Accessibilité des territoires et services aux usagers :

Engagement 1 : répondre aux enjeux d'une mobilité durable des personnes et des biens

Engagement 2 : intégrer le développement des lignes nouvelles dans les dynamiques urbaines et territoriales

#### Axe 2. Qualité des infrastructures et performance des équipements :

Engagement 3 : éco conception et éco construction des bâtiments et de l'infrastructure

Engagement 4 : optimiser l'efficacité énergétique et le bilan carbone

Engagement 5 : minimiser la vulnérabilité de l'infrastructure aux conséquences du changement climatique

Engagement 6 : protéger les populations vis-à-vis du bruit ferroviaire

#### Axe 3. Environnement et ressources naturelles

Engagement 7 : préserver la biodiversité et les milieux naturels

Engagement 8 : développer une démarche paysagère exemplaire

Engagement 9 : minimiser l'effet d'emprise

Engagement 10 : réduire les polluants et favoriser la réhabilitation de sites pollués

#### Axe 4. Contribution au dynamisme des territoires

Engagement 11 : accompagner les politiques d'aménagement et favoriser une desserte équilibrée des territoires traversés

Engagement 12 : réconcilier urbanisme et transport en assurant une implantation optimale des gares

Engagement 13 : préserver les terroirs et favoriser le développement des activités agricoles, viticoles et sylvicoles

Engagement 14 : prendre en compte la vocation touristique des territoires

Engagement 15 : accroître le développement du fret et les plates-formes logistiques

#### Axe 5. Gouvernance

Engagement 16 : engager l'ensemble des acteurs dans une démarche développement durable

Engagement 17 : développer les actions de recherches, d'innovation, de connaissance

Engagement 18 : anticiper les problématiques de réserves foncières

#### Axe 6. Dimension sociale et économique du projet

Engagement 19 : optimiser le bilan coût/avantages du projet

Engagement 20 : participer au développement de l'emploi et des filières professionnelles locales

Engagement 21 : raisonner le projet en coût complet sur la durée de vie de l'infrastructure

