



Les retombées économiques et sociales du chantier

01





introduction

Lancée par Réseau Ferré de France, la LGV Rhin-Rhône branche Est constitue la première ligne à grande vitesse qui, outre les nouvelles proximités qu'elle procure avec Paris, permet de densifier le lien province-province : en ce sens, cette ligne est une véritable innovation territoriale.

Plus grand chantier d'infrastructure de France de son époque et considérée par l'Union Européenne comme « liaison prioritaire » au titre des réseaux de transports européens, cette nouvelle liaison constitue également un maillon stratégique essentiel dans l'articulation continentale et le maillage des territoires européens.

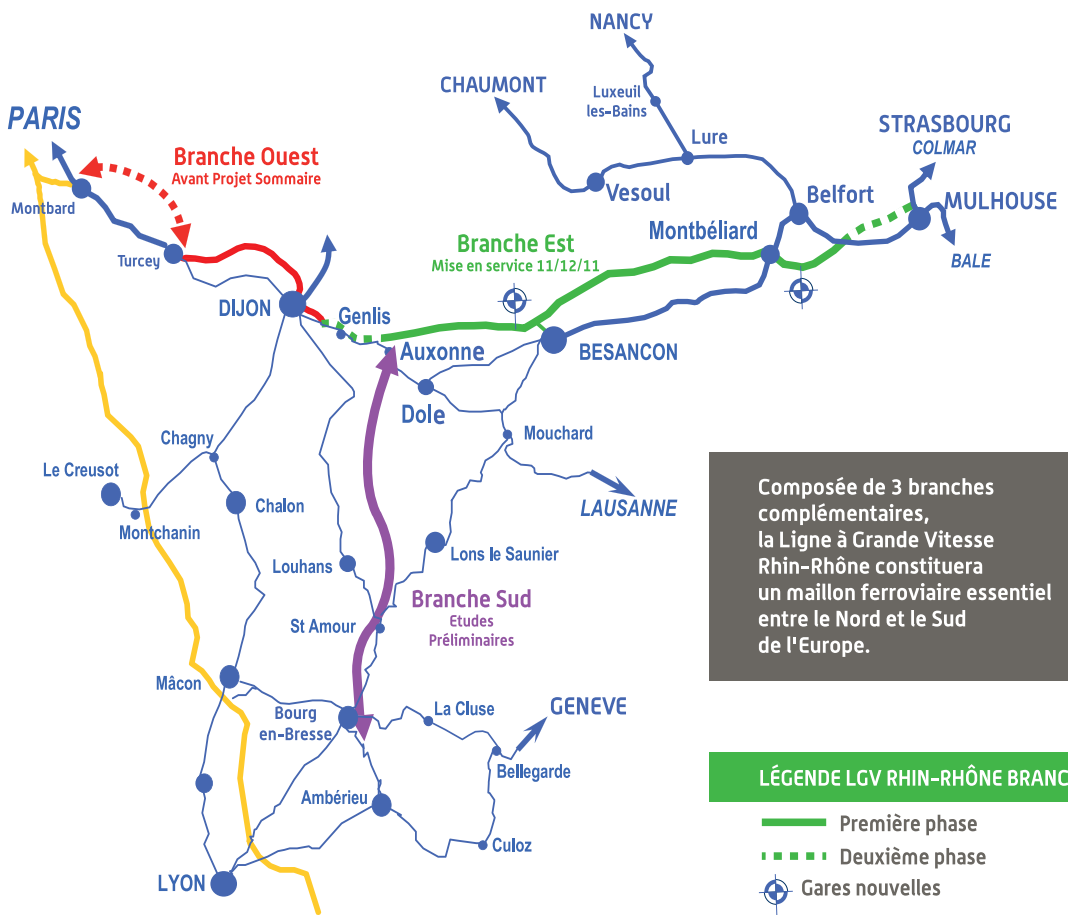
Longue de 190 km entre Dijon et Mulhouse, via Besançon et l'Aire Urbaine de Belfort-Montbéliard, et première branche de la LGV Rhin-Rhône, la branche Est permet d'ores et déjà une double fonctionnalité de dessertes. Elle rapproche, sur un axe Est-Ouest, la Suisse alémanique, le Sud de l'Alsace et la Franche-Comté de Paris, et au-delà de Londres et de Bruxelles. Sur un axe Nord-Sud, véritable dimension province-province, elle rapproche également Strasbourg de Lyon et au-delà Francfort de la Méditerranée.

Avant même son ouverture, le 11 décembre 2011, la réalisation des 140 km de la première phase de la LGV Rhin-Rhône branche Est

s'est avérée être un considérable vecteur de dynamisme économique et de création d'emplois en même temps qu'un formidable levier d'innovations en matières sociales, d'amélioration des conditions de travail – notamment en termes de sécurité – de respect de l'environnement, de préservation du patrimoine et de développement équitable, équilibré et durable du territoire.

Ceci grâce aux 2,312 milliards d'euros investis dans l'opération, financée à hauteur de 32 % par l'État, 28 % par Réseau Ferré de France, 28 % par les collectivités locales, 9 % par l'Union Européenne et 3 % par la Suisse. Mais aussi grâce à une politique active et volontaire de dialogue et de concertation que RFF a inscrite au cœur du projet et fait partager à tous ses partenaires.

Une épopée industrielle moderne riche en initiatives, forte en innovations et fructueuse en échanges dont la présente collection baptisée « Les cahiers de la LGV Rhin-Rhône » se propose de tirer les principaux enseignements.



Composée de 3 branches complémentaires, la Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône constituera un maillon ferroviaire essentiel entre le Nord et le Sud de l'Europe.



édito

Créer une ligne à grande vitesse, c'est non seulement mobiliser d'importants moyens humains et financiers, mais aussi prendre des engagements, les tenir soi-même et les faire respecter. Une ligne de conduite que RFF a eu à cœur de mettre en avant et de développer avec l'ensemble de ses interlocuteurs et partenaires tout au long de la réalisation de la LGV.

Dès la naissance du projet, RFF est allé à la rencontre des territoires pour le présenter, initier la concertation, faire partager ses ambitions et, fort de son expérience, sensibiliser à l'impérieuse nécessité de s'organiser pour optimiser les retombées économiques et sociales induites par une telle réalisation.

Conscients des enjeux, tous les partenaires, aussi divers que complémentaires, se sont investis et ont contribué à la réalisation – et même au dépassement comme en matière d'insertion – des objectifs initialement fixés. **Anticipation, concertation, mobilisation et un volontarisme sans cesse réaffirmé** ont ainsi été décisifs pour relever les défis que RFF et ses partenaires avaient lancés.

Cette dynamique désormais impulsée, la mise en service de la majeure partie de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône doit être l'occasion de considérer le travail accompli, l'impact des travaux et leurs retombées immédiates et futures. Il s'agit d'une évaluation des avancées et innovations du chantier comme un point d'étape sur la ligne. **Dans l'objectif de faire toujours mieux et d'aller encore plus loin**, pour favoriser la mise en réseau des territoires et des populations qui les font vivre.

Xavier Gruz,
Directeur du projet LGV Rhin-Rhône
branche Est



Pose de voie
gare de Besançon
Franche-Comté TGV
Auxon-Dessus (25)

Les retombées économiques et sociales du chantier

p. 3 INTRODUCTION

p. 5 ÉDITO

p. 9 01 | L'emploi, une priorité sur le chantier

p. 10 **UN PROJET QUI CRÉE DE L'EMPLOI**

p. 10 ■ **Les différents types d'emplois générés**

- Les emplois directs sur le chantier
- Les emplois indirects et induits sur les territoires

p. 18 ■ **La Cellule Emploi LGV : une coopération réussie**

Zoom : des partenaires impliqués

p. 20 **UN PROJET QUI FAVORISE L'INSERTION**

p. 20 ■ **Une clause sociale innovante et prometteuse**

- Zoom : la clause sociale en pratique
- Une expérience riche d'enseignements
 - Témoignages

p. 26 **LES DEUX PILIERS DE L'AVENTURE : LA FORMATION ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL**

p. 26 ■ **La formation : une dynamique partenariale**

p. 30 ■ **L'amélioration des conditions de travail : un effort constant**

Zoom : la charte sécurité, tous concernés

p. 35 02 | Les retombées économiques, une opportunité pour les territoires

p. 36 **UN PROJET VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT**

p. 36 ■ **Un impact direct sur le secteur local de la construction**

p. 40 ■ **Un atout pour l'économie locale**

- Les différents types de retombées économiques
- L'effet LGV : anticiper et pérenniser
- Témoignages

p. 48 **UN PROJET SOUCIEUX DES ENJEUX AGRICOLES ET FORESTIERS**

p. 55 CONCLUSION

Tranchée couverte
du bois de la Faye
à Trémoins (70)



6 100 emplois

générés en moyenne
sur le projet par an.



01

L'emploi, une priorité sur le chantier

989 personnes

ont bénéficié du
dispositif de la clause
sociale.

La quantité et la qualité. Tout au long des travaux de construction de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, RFF a eu à cœur d'optimiser l'emploi. Cette volonté s'est notamment traduite par l'introduction dans les contrats de clauses aussi exigeantes qu'innovantes. **Deux principes clés ont été mis en avant : l'insertion et la sécurité.** Une première sur un chantier d'une telle ampleur. Des exigences non seulement affichées mais affirmées en permanence au cours des cinq années du chantier. De la sorte, **6 100 personnes en moyenne par an ont**

participé à cette grande aventure, avec un impact important sur les territoires traversés. Sur le chantier, 989 personnes jusqu'alors éloignées de l'emploi ou en situation de précarité, ont été (re)mis sur les rails du travail grâce à un dispositif spécifique d'insertion. **Les ambitions ont ainsi été largement dépassées, voire doublées en matière d'insertion,** et les espérances, sur le plan de la sécurité notamment, ont été atteintes.

Par leur démarche volontariste, RFF et ses partenaires ont ouvert la voie en matière d'emploi.

6 100 emplois

générés en moyenne
sur le projet par an.

Un projet qui crée de l'emploi

LES DIFFÉRENTS TYPES D'EMPLOIS GÉNÉRÉS

Des chiffres et des hommes. « **Les retombées sur l'emploi d'une construction comme celle de la LGV ne se limitent pas au personnel à pied d'œuvre sur le chantier. Il faut également considérer les emplois indirects et induits générés** », soulignent Pascal Bérion et Alain Sauter, du laboratoire Théma (Théoriser et Modéliser pour Aménager) du CNRS et des Universités de Bourgogne et Franche-Comté, auteurs d'un rapport d'analyse sur l'effet LGV. S'appuyant sur une méthodologie mise en place

par l'OCDE (Organisation pour la Coopération et le Développement Économique), ils distinguent trois grandes catégories d'emplois.

Les emplois directs, liés à la construction de la ligne, vont de la conception du projet à la plantation des espaces verts en passant par le dégagement des terrains, les terrassements, le montage des ouvrages d'art, la pose des équipements ferroviaires et la construction des bâtiments techniques. Ces emplois intègrent également les activités de suivi et de surveillance des travaux ainsi que

Les emplois directs



Emplois appartenant aux grandes entreprises de construction, déplacés sur le site du chantier.

Emplois locaux recrutés par les grandes entreprises pour les besoins du chantier, ou appartenant aux entreprises locales.

Emplois recrutés spécifiquement dans le cadre du dispositif de la clause sociale.



Les emplois induits



Emplois présents avant le démarrage du chantier, mais dont l'activité a été développée grâce au chantier.

Emplois créés spécifiquement pour les besoins liés au chantier, dont une partie sera conservée après la fin du chantier.



Les emplois indirects



Emplois présents avant le démarrage du chantier, mais dont l'activité a été développée grâce au chantier.

Emplois créés spécifiquement pour les besoins liés au chantier, dont une partie sera conservée après la fin du chantier.



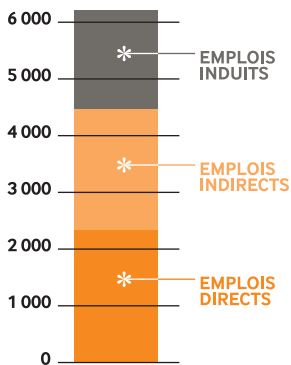
les personnels des entreprises ne travaillant pas directement sur le site, comme les ingénieurs des bureaux d'études.

Les emplois indirects concernent la fabrication des fournitures nécessaires à la construction : matériaux d'extraction, ciment, énergie, transport, services, équipements ferroviaires (par exemple les longs rails soudés, les produits en béton préfabriqué...), etc. Si une part conséquente de ces emplois a été générée sur les territoires concernés par la LGV, ils sont globalement plus diffus sur le territoire national, voire dans une faible proportion, sur le territoire européen.

Les emplois induits représentent l'ensemble des emplois locaux générés par les retombées liées aux recettes distribuées pendant la durée du chantier sur les territoires traversés, en particulier dans les secteurs de l'hébergement et de la restauration.

Les emplois directs, indirects et induits du chantier

Source : d'après le rapport de l'OCDE, investissements en infrastructure de transport et développement régional.



Estimation basée sur les 2,312 milliards d'euros (aux conditions économiques de janvier 2004) investis dans le chantier.





Bétonnage
d'un accès
pour la maintenance
Chevroz (25)

Les différents types d'emplois générés

Les emplois directs sur le chantier

Évaluer pour évoluer. C'est dans cet esprit que RFF a sollicité le laboratoire ThÉMA pour analyser au plus près les retombées sur l'emploi de la construction des 140 km de la LGV.

Cette étude a permis de situer à 2 300 le nombre d'emplois directs générés chaque année sur le chantier, dont 1 700 en moyenne travaillant en permanence tout au long du tracé, avec un pic à plus de 3 000 atteint à l'été 2008, au plus fort du chantier. Les conditions climatiques ayant un effet direct sur l'activité du chantier, les effectifs ont oscillé au fil des saisons.

PLUS DE 60 % D'EMPLOIS EN CDI

À grands travaux, grands entrepreneurs. La construction de la LGV impliquant d'importants groupes nationaux, ceux-ci ont mobilisé leur personnel qualifié et expérimenté.

Ainsi une large majorité de salariés sur le chantier, 64 % exactement, bénéficiait d'un Contrat à Durée Indéterminée (CDI).

Le travail intérimaire a représenté en moyenne moins d'un salarié sur cinq, soit environ 470 personnes par mois directement sur le chantier, en majeure partie investies dans les travaux de génie civil. Cette proportion diminue en ce qui concerne les travaux d'équipements ferroviaires en raison de la spécificité technique de ce domaine d'intervention.

Les Contrats à Durée de Chantier (CDC), qui offrent aux employeurs moins de flexibilité que l'intérim, ont concerné environ 15 % des salariés. Ce type de contrat a essentiellement concerné des demandeurs d'emplois locaux. Quant aux Contrats à Durée Déterminée (CDD), moins adaptés à cette branche professionnelle, ils ont représenté moins de 3 % de l'effectif global.

*Un tiers
des emplois
directs ont
été occupés
par du
personnel
local.*



Les femmes
représentaient 10%
des effectifs
sur le chantier.

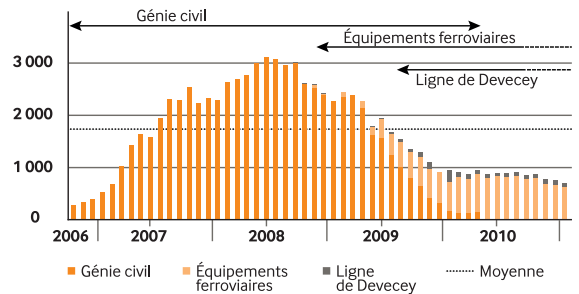
UNE MAIN D'ŒUVRE JEUNE ET FÉMINISÉE

Toutes catégories socio-professionnelles confondues, l'âge moyen du personnel était de 36 ans. Un tiers avait moins de 25 ans, près d'un sur cinq avait dépassé les 50. Largement majoritaires, les Ouvriers étaient 62 %, devant les Employés, Techniciens et Agents de Maîtrise (ETAM), 23 %, et l'encadrement, 15 %.

Malgré des métiers traditionnellement masculins, les femmes ont néanmoins représenté 10 % des effectifs. Si elles étaient peu représentées (2 %) dans la catégorie ouvrière, elles étaient plus présentes chez les ETAM où elles constituaient un peu plus de 20 % des postes, notamment sur des fonctions administratives et financières sur les bases chantiers. Les travailleurs locaux ont représenté un tiers des effectifs sur le chantier, illustrant ainsi l'effet considérable

Effectifs mensuels sur l'ensemble du tracé

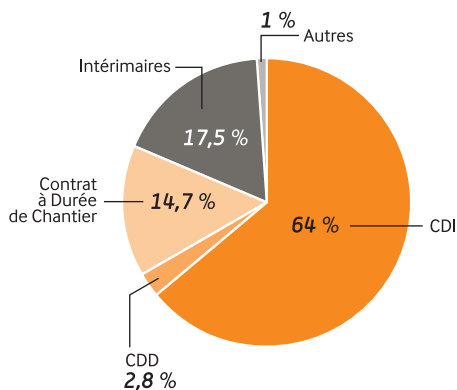
Source : relevé mensuel suivi de la sécurité de RFF



d'un tel chantier sur les territoires traversés en termes de maintien et de création d'emplois. Les autres personnels, appartenant essentiellement aux grands groupes de BTP, venus de la France entière, se trouvaient en situation de « grand déplacement », individuellement (61 %) ou en famille (6 %).

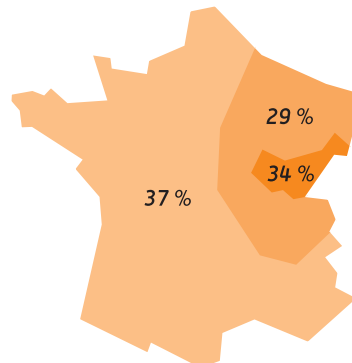
Répartition des types de contrats des personnels chantier

Source : enquêtes RFF auprès du personnel de chantier, novembre 2007 et novembre 2010.



Résidence d'origine du personnel

Source : enquêtes RFF auprès du personnel de chantier, novembre 2007 et novembre 2010.





Atelier de fabrication des traverses de l'usine Sateba Chalon-sur-Saône (71)

Les différents types d'emplois générés

Les emplois indirects et induits sur les territoires

Selon les ratios établis par l'OCDE entre les sommes investies et le nombre d'emplois créés, le nombre des emplois indirects est estimé à 2 300, et celui des emplois induits à 1 500.

Concrètement ? Les emplois indirects recouvrent toute la logistique qui entoure le chantier. Ce sont les sociétés de fournisseurs de matériaux et de matériels pour le chantier. « Cas type : l'arrosage des pistes », relève le chercheur Pascal Bérion. Et de développer : « Les zones de travaux devant être arrosées afin que les poussières ne s'envolent pas dans l'environnement, nombre d'agriculteurs ont investi dans l'achat d'un tracteur et d'une tonne à eau. Ceci leur a permis d'avoir une activité complémentaire pendant le chantier sans

prendre de risque, le matériel pouvant être facilement revendu à la fin des travaux. » Quant aux emplois induits, ils concernent bien évidemment l'ensemble des restaurateurs et hôteliers qui ont accueilli les salariés du chantier, mais aussi par exemple les garagistes qui ont effectué révisions et réparations sur les véhicules professionnels et personnels des salariés du chantier, les supermarchés et commerçants chez lesquels les ouvriers allaient s'approvisionner, etc. Autant de services qui étaient déjà présents sur place ou qui ont été développés pour l'occasion, comme ces nombreux particuliers qui ont fait installer l'eau et l'électricité sur leurs lopins de terre pour pouvoir louer des emplacements aux personnels en grand déplacement vivant en caravane.

2 300 emplois
indirects et
1 500 emplois
induits.

DES EMPLOIS PERMANENTS

Il conviendra de recenser les emplois permanents plus avant et de les analyser finement sur la durée. Ceci étant, il est d'ores et déjà possible de dire que la mise en service est source de nouveaux postes dans la maintenance et l'exploitation de l'infrastructure comme des matériels (entretien des voies, commercialisation des services...). Autant d'emplois permanents qui permettront de consolider l'activité des régions concernées. Sans compter que ces effets en termes d'emploi se conjuguent à des retombées des plus substantielles en matière économique qui viennent corroborer le caractère bénéfique et dynamisant du chantier sur le tissu socio-économique local.



Témoignage



« UN BOOM ÉCONOMIQUE ET SOCIAL »

Pascal Bérion, Maître de conférences à l'Université de Franche-Comté, vous avez chapeauté l'étude du laboratoire Théma sur le chantier LGV, pour laquelle vous a sollicité RFF, comme vous l'aviez fait pour la construction de l'A39 voilà quelques années.

Quels sont les effets d'un chantier de cette envergure ?

Il s'agit bien évidemment d'un boom économique et social pour toute la région. Le tout est de ne pas louper le coche. Sachant qu'il ne se passe des choses que si l'on a envie que des choses se passent. En l'occurrence, RFF a eu un rôle moteur, les entreprises ont tout de suite compris l'intérêt et côté recrutement et formation des salariés, nous avons des gens de grande qualité. L'effet le plus remarquable est celui de la clause sociale, avec un résultat au-delà des espérances : on a explosé les valeurs.

Outre cette innovation, quelles sont les caractéristiques de la LGV par rapport à une construction d'autoroute par exemple ?

C'est du simple au double. Tant en termes de coût (16 M€ pour 1 km de LGV contre 8M€ pour l'A39) que pour les retombées économiques locales, estimées à 120 M€ pour la LGV.

Quant à l'après chantier ?

Ce boom économique est intense mais bref. Il fallait donc être prudent. Ceci dit, les différents acteurs ont bien anticipé la décélération. Les entreprises ont intelligemment employé leur argent, sans réaliser d'investissements inconsidérés. Contrairement à ce que l'on avait pu observer par exemple après le chantier du Tunnel sous la Manche.



L'emploi, une priorité sur le chantier

UN PROJET QUI CRÉE DE L'EMPLOI





Chavanne (70)
Installation des longs
rails soudés.

3 112**personnes**
ont été recrutées par la
Cellule Emploi LGV.*Un projet qui crée de l'emploi*

LA CELLULE EMPLOI LGV : UNE COOPÉRATION RÉUSSIE



Coup d'essai, coup de maître. Première structure du genre pour ce type de chantier, la Cellule Emploi LGV s'est révélée le levier qui a permis de maximiser les opportunités en matière de recrutement, de formation et de placement.

Le pari était pourtant loin d'être évident. Fédérant sur le papier une vingtaine de partenaires, soit autant d'approches et de pratiques différentes de l'emploi, la partition s'annonçait périlleuse. Le Préfet de Région ayant nommé Pôle Emploi comme chef d'orchestre, les solistes ont dû se mettre au diapason et faire chorus pour la réussite de la mission. Un septuor de tête s'est constitué entre Pôle Emploi, l'AFPA, la MIFE 90 (s'occupant tout particulièrement des jeunes), le Conseil général de Haute-Saône (interlocuteur privilégié des bénéficiaires de minimas sociaux), le PLIE du Pays de Montbéliard et le PLIE du Grand Besançon qui ont pu œuvrer également grâce aux moyens humains et financiers dépêchés par la DIRECCTE de Franche-Comté.

Zoom

Des partenaires impliqués

Ils ont signé la convention de partenariat pour l'emploi, le développement des qualifications et l'insertion professionnelle des personnes en difficulté dans le projet LGV Rhin-Rhône.

Pôle Emploi

AFPA Association Nationale pour la Formation Professionnelle des Adultes.

DIRECCTE Franche-Comté Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi.

Conseil général de Haute-Saône

MIFE 90 Maison de l'Information sur la Formation et l'Emploi du Territoire de Belfort.

PLIE (Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi) **du Pays de Montbéliard**

PLIE du Grand Besançon

Mais aussi : État, Conseil régional de Franche-Comté, Le Conseil général du Doubs, Conseil général du Territoire de Belfort, Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard, L'AGEFIPH (Association de Gestion du Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Personnes Handicapées), Association franc-comtoise des missions locales/PAIO/espaces jeunes, Fédération régionale des travaux publics de Franche-Comté, Fédération du bâtiment Franche-Comté, PRISME (PROfessionnels de l'Intérim, Services et Métiers de l'Emploi), PRADIE (Pôle Régional d'Animation et de Développement de l'Insertion par l'activité Économique), RFF.

« C'est la première fois que nous avons bénéficié d'une telle structure d'appui et de suivi » Julien Bocquet, directeur de projet chez TSO caténaires

Au plus fort de son activité, la cellule a compté treize personnes mobilisées à temps plein. La Cellule Emploi LGV bénéficiait de deux antennes pendant la phase génie civil sur le chantier, une à Héricourt pour les tronçons nord de la LGV et une seconde à Besançon pour le tronçon sud. Pendant la phase équipements ferroviaires, l'ensemble des activités de la cellule était mené depuis l'antenne de Héricourt.



« Nous avons eu moins de cinq mois pour analyser les besoins des entreprises, recueillir les candidatures, identifier les besoins en formation et mobiliser les acteurs territoriaux pour monter les dispositifs de formation et valider les publics », confie Christophe Quillet, de Pôle Emploi, qui a coordonné cette union sacrée. « Au départ, nos taux de placement étaient de 60 à 70 %. À la fin, nous avions une telle connaissance des métiers que c'était du 100 %. » Équipe de choc, la cellule a ainsi placé 3 112 personnes sur les cinq ans du chantier, dont 549 ont bénéficié d'une formation qualifiante, et dont plus de 5 % ont pu signer un CDI à la fin de leurs missions.



« TOUT LE MONDE A ÉTÉ GAGNANT »

Christophe Quillet, vous avez piloté la Cellule Emploi LGV. Comment est née cette structure de recrutement innovante, la première du genre pour un chantier aussi important ?

La LGV est une chance qui ne se produit qu'une fois dans une région. Un tel challenge exige d'être très efficace et performant. Il s'agissait pour nous de satisfaire au mieux à la fois les besoins des entreprises et les attentes des demandeurs d'emploi. D'où la nécessité d'un guichet unique d'embauche. C'est ainsi que la Cellule Emploi LGV a été créée, avec une équipe cohérente et soudée rassemblant les différents spécialistes du recrutement et de la formation.

Quels ont été les ingrédients du succès ?

L'esprit d'équipe et la réactivité avant tout. Tout le monde a vite compris l'enjeu et bien joué le jeu. Chacun des partenaires a mobilisé ses compétences et ses réseaux pour développer la complémentarité. Au plus fort de la cellule, nous étions une douzaine dans la même pièce. Ce n'est pas idéal mais travailler dans le même bocal crée aussi une forte synergie.

Et avec les entreprises ?

RFF a joué un rôle crucial en nous associant à toutes les phases clé du chantier pour rappeler les exigences et engagements en matière d'insertion. Ensuite, les liens tissés sur le terrain, la disponibilité et l'efficacité de la cellule nous ont valu d'être reconnus et appréciés. Au point d'être invités aux barbecues sur les chantiers !

Quant aux personnes placées sur le chantier ?

Tout le secret a résidé dans l'association des compétences. Cela nous a permis de cibler au mieux les candidats à embaucher. Puis d'avoir une forte présence sur le terrain avec des suivis individualisés. De sorte qu'au final, tout le monde a été gagnant.

Un projet qui favorise l'insertion

UNE CLAUSE SOCIALE INNOVANTE ET PROMETTEUSE

Une volonté, des volontaires. Grande première, RFF a intégré une clause sociale dans les marchés de travaux de la ligne LGV Rhin-Rhône branche Est.

Condition sine qua non de l'attribution des lots, cette clause particulière stipulait que l'entrepreneur devait s'engager à réserver une part des heures totales travaillées à l'insertion sociale. À hauteur de 7 % pour les travaux de génie civil, 5 % dans la phase équipements ferroviaires et 10 % sur les aménagements paysagers.

PUBLICS CONCERNÉS ?

Les demandeurs d'emplois de longue durée, les bénéficiaires de minima sociaux, les personnes reconnues travailleurs handicapés, les chômeurs de plus de cinquante ans, les jeunes peu qualifiés ou n'ayant jamais travaillé.

MISSIONS ?

La clause d'insertion prévoyait des mesures d'accompagnement grâce à la mise en place de la Cellule Emploi LGV, guichet unique qui, outre le placement traditionnel de personnel sur le chantier, était également chargé d'informer les entrepreneurs des dispositifs d'insertion ; de leur proposer des personnes susceptibles de bénéficier des mesures d'insertion ; d'organiser des formations « professionnalisantes » préalables à l'embauche en fonction de la date prévisionnelle de démarrage des travaux ; de fournir, à titre indicatif, la liste des opérateurs de l'insertion concernés par le marché ; de suivre

l'application de la clause et d'évaluer ses effets sur l'accès à l'emploi.

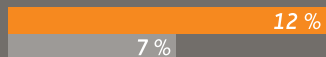
LE RÉSULTAT A DÉPASSÉ LES ESPÉRANCES

La clause sociale a représenté au total 12 % des heures travaillées pour le génie civil (au lieu des 7 % demandés), les résultats côté espaces verts devraient être similaires, et l'on atteint les 14 % (pour un objectif initial de 5 %) en matière d'équipements ferroviaires. Le dispositif a essentiellement profité aux chômeurs de longue durée (44 % du public concerné), et aux jeunes éloignés de l'emploi (24 %). Au total, 989 personnes ont bénéficié de ce dispositif.

Objectifs et réalisation de la clause sociale

Source : Cellule Emploi LGV (2010).

GÉNIE CIVIL



ÉQUIPEMENTS FERROVIAIRES



■ Insertion réalisée en % des heures totales travaillées
■ Objectif d'insertion



Zoom

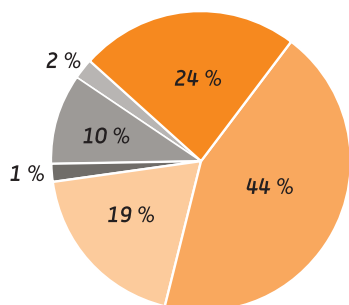
La clause sociale en pratique

« Au départ, l'objectif des 7 % nous semblait très ambitieux et on se disait que l'atteindre serait déjà bien. Nous avons été surpris des résultats. Surtout dans les équipements ferroviaires où ça a été presque trois fois mieux que prévu » relève Pascal Elia, chargé de mission de l'AFPA détaché au sein de la Cellule Emploi LGV pour la mise en place et le suivi de l'insertion sur tout le tracé LGV.

Un suivi était réalisé tous les débuts de mois auprès des entreprises mandataires de chaque lot, les informations relevées étant retransmises au maître d'ouvrage RFF. Frileuses au départ, les entreprises se sont rapidement investies dans le dispositif. « Présentes à chaque recrutement, elles se sont énormément impliquées et nous ont beaucoup épaulés », souligne Pascal Elia. Notamment au cours des informations collectives (27 en tout) organisées par la cellule pour les recrutements avec les entreprises concernées.

Public bénéficiant de la clause sociale

Source : Cellule Emploi LGV (2010).



- Jeunes éloignés de l'emploi
- Chômeurs de longue durée
- Bénéficiaires du RMI
- Bénéficiaires de l'ASS ou API
- Personnes âgées de plus de 50 ans
- Travailleurs handicapés

« La clause sociale ?

Au début, les entrepreneurs appréhendaient cet aspect-là.

Ils ont vite réalisé que cela pouvait constituer un plus. »

Christophe Quillet, chef de projet de la Cellule Emploi LGV

989
personnes

ont bénéficié de la clause d'insertion sur l'ensemble du chantier.

Les pénalités prévues étaient dissuasives. En cas de non-respect des obligations inscrites dans la clause insertion, l'entrepreneur subissait une pénalité égale au nombre d'heures prévues par le marché et non réalisées, multiplié par deux et multiplié par le SMIC horaire. Tout retard dans la transmission des informations étant en outre sanctionné par une pénalité de 500€ par jour de retard. De plus, en cas de manquement grave de l'entrepreneur à son engagement d'insertion, le maître d'ouvrage pouvait procéder à la résiliation du marché.

Une clause sociale innovante et prometteuse

Une expérience riche d'enseignements

L'expérience et l'expertise. Le succès de la clause d'insertion telle qu'elle a été impulsée et menée sur le tracé de la LGV a d'ores et déjà commencé à faire école. Ainsi, RFF a d'emblée inscrit une « clause d'insertion professionnelle » dans le cadre du Plan Rail Midi-Pyrénées.

Initiative pilote, la clause d'insertion a vivement intéressé le groupe Alstom. « Ils avaient été échaudés par une expérience

précédente qui s'était très mal passée », rappelle Pascal Elia, chargé du volet insertion au sein de la Cellule Emploi LGV. « La visite de nos centres AFPA les a convaincus que cela pouvait fonctionner. Sans compter qu'ils nous ont offert des câbles pour nous permettre de travailler sur du réel. »

Au cours du chantier de la LGV, trois centres de formations AFPA ont été équipés en matériel par les entreprises.



1.



2.

Étant donné la spécificité des métiers, il a fallu ajuster des formations qualifiantes existantes et proposer des modules à la carte. C'est ainsi que l'AFPA de Vesoul s'est vue dotée du matériel nécessaire à la mise en place des formations pour les caténaires. De même, les centres AFPA de Grand-Charmont et de Besançon ont reçu des panneaux de voies ferrées d'une longueur de 18 mètres et du matériel nécessaire à la pose de voies. Les formateurs AFPA ont suivi une formation au sein des entreprises partenaires sur le chantier LGV, afin de bénéficier de toutes les connaissances requises. Le tout étant toujours sur place, prêt à former de nouvelles recrues.

La clause sociale a vocation à être généralisée sur les activités de rénovation du réseau ferroviaire existant.

1. Bétonnage du tablier du viaduc de la Lizaine Héricourt (70)

2. Pose des corniches avec un équipement mobile, viaduc de la Saône [21]

3 centres de formation AFPA

ont été équipés en matériel par les entreprises.



Pose d'un
appareil de voie
Sorans-les-Breurey
(70)

Une clause sociale innovante et prometteuse

Témoignages

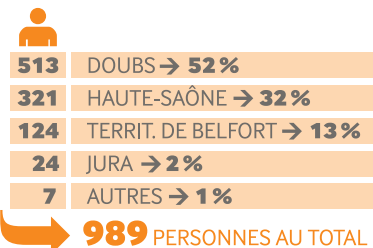
Dense et intense. Le passage par le dispositif d'insertion aura donc permis à 989 personnes (âgées de 18 à 56 ans) de mettre ou remettre le pied sur le marché du travail, dont elles étaient éloignées. « Lors de nos visites sur le chantier, tous les gens que nous avions placés dans le cadre de l'insertion venaient nous saluer, sourire aux lèvres », relève Pascal Elia, qui a été chargé de la mise en place et du suivi de l'insertion au sein de la Cellule Emploi LGV. « Ils étaient fiers de nous montrer ce qu'ils savaient faire. La preuve qu'ils se sentaient bien intégrés et considérés. Pour beaucoup, cette étape a été un déclencheur dans leur vie. »

Exemple parmi d'autres, l'entreprise Inexia a fait le pari de confier à des personnes en insertion la délicate mission d'agent d'exploitation ferroviaire au sol (aiguillage des trains

avec communication radio). « Ils ont commencé avec un groupe de six et subjugués par l'efficacité des gens que nous avions placés, ils nous ont demandé de faire une seconde formation pour en avoir neuf de plus. » Il y a eu aussi « cette petite jeune, titulaire d'un bac pro en génie civil, qui a été embauchée comme chauffeur pour conduire

Origine du public bénéficiant de la clause sociale

Source : Cellule Emploi LGV (2010).



les salariés sur leur lieu de travail. Elle venait tout juste de passer le permis et avait encore son « A » à l'arrière. Une belle preuve de confiance. Elle a ensuite signé un CDI. » En outre, tous les bénéficiaires du dispositif de la clause sociale sont originaires des collectivités territoriales qui cofinancent la LGV Rhin-Rhône.

« Grâce à la Cellule Emploi LGV, j'ai passé le certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (CACES) et je me suis retrouvée à manœuvrer des engins de chantier. »

Nelly Grevillot, recrutée au titre de la clause sociale.



« Lors de nos visites sur le chantier, tous les gens que nous avons placés dans le cadre de l'insertion venaient nous saluer, sourire aux lèvres » *Pascal Elia, Cellule Emploi LGV*

Témoignage



« J'AI ÉVOLUÉ TRÈS RAPIDEMENT »

Yannick Monnet, vous travaillez actuellement sur la ligne en tant qu'opérateur du poste d'exploitation chez Inexia, de sorte que vous gérez la circulation des trains pour les travaux sur les 140 km de la LGV, comment êtes-vous arrivé sur le chantier ?

J'étais au chômage depuis plusieurs mois suite à la faillite de l'entreprise de maçonnerie dans laquelle j'avais travaillé trois ans. Un de mes cousins était convoqué par la Cellule Emploi LGV d'Héricourt à un entretien pour entrer chez Inexia, j'y suis allé au culot et je l'ai accompagné.

Vous avez été recruté au titre de la clause sociale, comment cela s'est-il passé ?

Au départ, nous étions soixante-dix. Ils en ont retenu douze dont neuf pour intégrer tout de suite le chantier. J'en faisais partie. C'est ainsi qu'après trois semaines de formation, je suis arrivé sur la ligne en tant qu'agent de manœuvre.

Quelle a été votre évolution ?

Au bout de trois mois, j'ai suivi une nouvelle formation et je suis devenu agent d'escorte (celui qui demande les autorisations et encadre les manœuvres des engins). Puis une autre formation m'a permis d'accéder au poste de chef de chantier élémentaire. Et là je viens d'acquérir les compétences pour être opérateur d'exploitation de ligne. Bref, même si je n'y connaissais rien au départ, j'ai évolué très rapidement.

Cela vous a-t-il aussi ouvert des horizons ?

Oui, à commencer par l'obtention du prêt pour construire ma maison ! Ensuite, cela semble bien parti pour qu'Inexia continue à m'embaucher sur ses prochains chantiers.

549

personnes
ont été formées par la
Cellule Emploi LGV.

*Les deux piliers de l'aventure : la formation
et les conditions de travail*

LA FORMATION : UNE DYNAMIQUE PARTENARIALE

L'union et l'unité. « D'emblée, la Cellule Emploi LGV s'est intitulée Cellule Multi-partenaire Franche-Comté », soulignent Christophe Quillet et Pascal Elia qui, venus respectivement de Pôle Emploi et de l'AF-PA, ont constitué le moteur à deux temps (recrutement, formation) de ce dispositif. « Plutôt que de mettre en avant nos organismes d'origine respectifs, nous nous présentons tous avec la casquette LGV. Cela a été déterminant dans le succès de la mission. » Une dynamique partenariale dans une logique de mousquetaires (« un pour tous, tous pour un ! ») qui s'est traduite tant en interne, avec les différents acteurs

investis au sein de la cellule, qu'en externe, avec les entreprises mandataires (qui se sont impliquées dès en amont des recrutements), les partenaires institutionnels et les candidats eux-mêmes.

Autour de la Cellule Emploi LGV, l'ensemble des acteurs a œuvré collectivement : les entreprises partenaires, les institutions et les travailleurs ont tous joué le jeu afin de mettre en place des formations en adéquation avec les besoins du chantier.



Formation
du personnel
Dijon (21)

Témoignage



L'emploi durable étant l'objectif de ces formations, chacune des 549 entrées en formation a été précédée de plusieurs actions : définition des besoins qualitatifs et quantitatifs de l'entreprise quatre à cinq mois avant la période prévisionnelle de recrutement ; montage du cahier des charges de la formation et validation de ce dernier par l'entreprise ; identification des organismes de formation en mesure de répondre rapidement au besoin identifié ; recherche des financements (Pôle Emploi, Conseil régional de Franche-Comté, FAFTT [Fonds d'Assurance Formation du Travail Temporaire], entreprises) ; organisation du processus de recrutement (en étroite collaboration avec les représentants de l'entreprise et de l'organisme de formation) ; participation au démarrage de la formation et suivi de chacun des stagiaires jusqu'à l'emploi.

La Cellule Emploi LGV a eu à cœur de réfléchir en permanence à l'après LGV. Ainsi, toutes les formations dispensées (de douze semaines chacune en moyenne) se sont traduites par l'obtention de certificats de compétences et de qualifications dans les métiers exercés, qui ouvrent la voie à une reconnaissance et une valorisation dans le cadre d'un parcours professionnel global.

« Plutôt que de mettre en avant nos organismes d'origine respectifs, nous nous présentons tous avec la casquette LGV. Cela a été déterminant dans le succès de la mission. » *Christophe Quillet et Pascal Elia, Cellule Emploi LGV*

« LES ENTREPRISES NOUS ONT DIT MERCI »

Pascal Elia, vous avez piloté le volet formation et insertion au sein de la Cellule Emploi LGV. Comment avez-vous convaincu les entreprises de s'investir dans cette démarche ?

Nous avons énormément anticipé en travaillant très en amont sur les besoins des entreprises que nous sommes allés rencontrer sur le terrain et à leur siège. La confiance s'est établie petit à petit. Nous avons prouvé notre utilité en recueillant leurs besoins et en mettant en place des formations à la carte pour y répondre. Avec le recul, les entreprises nous ont dit « merci, heureusement que vous étiez là ! »

Comment avez-vous concilié les impératifs des entreprises et les intérêts des salariés en insertion ?

Les premiers ont eu une main d'œuvre qualifiée clé en main et les seconds ont retrouvé le goût du travail et confiance en eux. Et puis, les salaires étaient attractifs et nous avons bénéficié de gens qui avaient vraiment envie de travailler.

Quant à la Cellule Emploi LGV, comment s'est opérée l'alchimie ?

C'est avant tout le fruit de pleine de bonne volonté, d'un investissement concret et d'un engagement réel de chacun. Ceci dit, pendant les deux ans et demi où nous avons fonctionné à pleine puissance, pour les équipements ferroviaires, de juin 2008 à décembre 2010, nous n'avons pas touché terre.

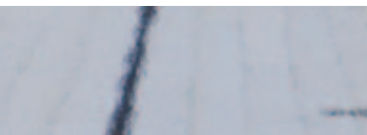
Et aujourd'hui, outre la satisfaction du travail accompli ?

Il y a bien sûr un peu de nostalgie, comme au terme de toute aventure aussi riche et enrichissante que celle-ci.

*Les deux piliers de l'aventure : la formation
et les conditions de travail*

LA FORMATION : UNE DYNAMIQUE PARTENARIALE





Héricourt (70)

Pose de revêtement
d'étanchéité sur le
viaduc de la Lizaine.

700 engins

ont été équipés de caméras de recul pour éviter les accidents.

Les deux piliers de l'aventure : la formation et les conditions de travail

L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL : UN EFFORT CONSTANT

Penser pour ne pas devoir penser. Dès la conception de la LGV, RFF a visé l'exemplarité en matière d'hygiène et de sécurité. Pas un souhait : une exigence. Et l'objectif là aussi a été atteint puisqu'aucun accident mortel n'a été à déplorer sur plus de 12,5 millions d'heures travaillées.

Cette prouesse est le résultat d'une exigence que RFF a réussi à faire partager à l'ensemble de ses partenaires, afin de réaliser l'ouvrage dans des conditions optimales de sécurité. Le pari de la sécurité sur toute la ligne a ainsi pu être relevé grâce à l'implication de chacun dans l'application

des règles et consignes édictées au sein de la Charte Sécurité et déclinées au plus près des personnels par des fiches réflexes-sécurité pour chaque métier.

« RFF a innové sur une dimension au moins européenne en réfléchissant dès 2005 à équiper les engins de caméras de recul. Maintenant c'est devenu courant. Les constructeurs en mettent partout. » *Olivier Le Prunéec, chargé des opérations terrassement et responsable du pôle technique au sein de RFF*

Zoom

La Charte Sécurité : tous concernés



Élaborée avec l'ensemble des partenaires locaux et unanimement signée le 14 mai 2007, la Charte Sécurité du génie civil a non seulement été acceptée mais appliquée et respectée en permanence sur la totalité de la LGV. « Pour un chantier plus sûr, en règle, plus sain et à l'écoute », ce code de bonne conduite prescrivait notamment que tous les travaux soient réalisés avec des protections collectives et grande première, que les engins reculant fréquemment soient équipés d'une caméra de recul. Chaque salarié ou personne intervenant sur le chantier devait avoir un badge attestant d'une formation aux règles de sécurité à observer sur son poste de travail. Tout ceci se conjuguant à des dispositions assurant la protection des riverains, promeneurs, et autres personnes amenées à se trouver à proximité du chantier.



Grue mobile équipée de caméras afin d'éviter les angles morts et les risques de heurts du personnel.

Le tout contrôlé par une dizaine de coordinateurs de la sécurité et de la protection de la santé encadrés par une animatrice de coordination au sein de RFF et relais de la volonté du maître d'ouvrage sur le terrain.

Si RFF a surpris au départ par son niveau d'exigence sur l'hygiène et la prévention à l'intérieur comme autour du chantier, la création de la LGV Rhin-Rhône branche Est s'avère désormais une référence en la matière.

« Une aventure humaine de cette ampleur ne peut se satisfaire du cadre étroit de la réglementation. Il faut compléter avec beaucoup de communication, de pédagogie, mettre en musique pour mobiliser le personnel qui va s'identifier à la grandeur de l'ouvrage. On donne ainsi une âme au chantier, comme on parle de culture d'entreprise. »

Pascale Perron, chargée de mission sécurité au sein de RFF.



Les partenaires santé et sécurité sur le chantier : CARSAT BFC, directions du travail et inspecteurs du travail, OPPBTP, médecins du travail, associations (dont l'ANPAA, Association Nationale de Prévention en Alcoolologie et Addictologie).

Inspection de contrôle d'un pont-rail avec nacelle ferroviaire Ougney [39]



L'emploi, une priorité sur le chantier

La LGV Rhin-Rhône en chiffres...



140 km de ligne nouvelle pour un investissement total de **2,312 milliards d'euros**

6 100 emplois générés en moyenne

sur le projet par an :

2 300 emplois directs, **2 300** emplois indirects,

1 500 emplois induits

3 112 personnes recrutées

par la Cellule Emploi LGV sur les 5 ans du chantier

dont **549** personnes formées

et **989** personnes bénéficiaires de la clause sociale

1/3 des emplois directs

occupés par du personnel local

12,5 millions d'heures travaillées





02

120 millions
d'euros de retombées
économiques locales.

Les retombées économiques : une opportunité pour les territoires

Du fer en or. Outre l'impact social en termes d'emploi, d'insertion et de formation, la construction de la LGV a représenté une opportunité économique pour l'ensemble des territoires traversés.

De 2006 à 2011, le chantier a représenté 90 000 mois de travail cumulés, dont près de 60 000 accomplis par des personnels en grand déplacement. Soit autant de salariés qui ont dépensé une large partie de leur revenu mensuel à l'échelon local. Ceci d'autant plus et d'autant mieux que les différents acteurs économiques s'étaient bien préparés à accueillir

cet afflux d'entreprises et de personnels sur leurs territoires.

Hébergement, restauration, carburant, frais généraux et achats plaisir : les dépenses mensuelles des personnes en grand déplacement (qui représentaient 2/3 des salariés du chantier) ont été en moyenne de 1 600€ par mois.

Les retombées pour l'économie locale sont ainsi estimées à 120 millions d'euros, dont environ

90 millions dépensés localement par les salariés en grand déplacement et 30 millions représentés par les salaires des employés locaux.



Engins
de chantier
en stationnement
Auxonne (21)

Un projet vecteur de développement

UN IMPACT DIRECT SUR LE SECTEUR LOCAL DE LA CONSTRUCTION

Plus et mieux. Accroissement, modernisation et développement des équipements comme des structures : le chantier LGV Rhin-Rhône branche Est aura poussé vers le haut nombre d'entrepreneurs du secteur BTP local, leur permettant de réaliser un saut quantitatif et qualitatif.

12 % de l'activité travaux sur le chantier a été réalisé par des entreprises établies dans les six départements directement concernés par la LGV, de la Côte d'Or en Bourgogne jusqu'au Haut-Rhin en Alsace, en passant par l'ensemble des départements franc-comtois.

De plus, une enquête réalisée auprès d'une cinquantaine d'entreprises de travaux laisse apparaître que sur un chiffre d'affaires global de 158 millions d'euros, que ces entreprises ont dépensé en prestations de services diverses, en fourniture de matériaux ou en locations de matériels, 62 millions (soit 40 %) ont bénéficié aux

partenaires économiques situés dans la proximité géographique du chantier. Ce chiffre, même s'il ne revêt pas un caractère exhaustif, démontre néanmoins la préférence qu'ont donnée les entreprises de travaux à l'achat de services ou de matériaux localement. Si ce choix de la proximité s'est souvent imposé en raison des coûts de transport moindres qu'elle impliquait, la qualité et le sérieux du travail effectué ont également primé. Le tout rendu possible grâce à une offre locale suffisante et satisfaisante.

« Aux importantes retombées économiques enregistrées par les entreprises locales, s'ajoutent d'autres bénéfices qu'il ne faut pas oublier ni négliger », note le chercheur Pascal Bérion qui a dirigé l'étude sur l'impact économique et social du chantier de la LGV. « En effet, les entreprises locales sollicitées ont dû répondre à des formes organisationnelles et réglementaires auxquelles elles

12 %
des travaux
réalisés
par des
entreprises
locales.

Témoignage



« UNE BOUFFÉE D'OXYGÈNE »

Christophe Climent, vous êtes directeur général de l'entreprise Climent, basée à Voujeaucourt (25). Quelle a été votre première réaction lorsque vous avez entendu parler du chantier LGV ?

On s'est dit : « Il faut absolument être dessus, c'est quatre à cinq ans de travail assuré. Il s'agit de ne pas se loupier. »

Quelle part de votre personnel a été mobilisée et qu'avez-vous réalisé ?

Une trentaine de personnes sur nos 300 salariés ont fait 800 000 m³ de terrassement sur un tronçon, les clôtures et ont participé au génie civil de la liaison ferroviaire entre les deux gares de Besançon.

Et côté chiffre d'affaires ?

La LGV a représenté en moyenne 12 à 13% de notre chiffre d'affaires pendant cinq ans : une bonne bouffée d'oxygène. Nous en avons profité pour renouveler notre matériel, de sorte qu'en fin de chantier, nous avons un matériel presque amorti et toujours en état.

Comment se sont passées les relations avec RFF ?

Très bonnes. C'était un peu plus pointu que ce que nous traitons d'habitude, notamment en termes contractuels, mais nous n'avons eu aucun problème.

La LGV est-elle une bonne carte de visite ?

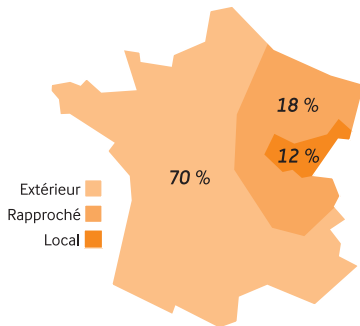
Évidemment. C'est déjà sur notre plaquette. D'autant plus que nous avons été une des seules PME familiales indépendantes du nord Franche-Comté à avoir travaillé en co-traitance avec les majors du BTP pour RFF.

Comment gérez-vous l'après ?

Nous avons anticipé en réalisant des investissements raisonnables. Mais avec toutes les petites entreprises qui ont été créées et ont acheté du matériel pour la LGV, nous nous retrouvons aujourd'hui plus nombreux sur un gâteau plus petit.

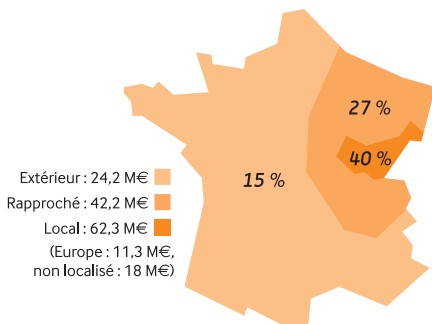
Marché de travaux (hors mandats) : mandataires, co-traitants et sous-traitants à paiement direct

Source : RFF (2010).



Sollicitation des partenaires économiques

Source : enquêtes RFF auprès de 51 entreprises, en millions d'euros (2010).



n'étaient pas forcément habituées et respecter des normes et procédures qui ont inévitablement rejailli sur leur mode de fonctionnement d'aujourd'hui (conditions de travail, sécurité, etc.). Si elles ont su, comme cela semble avoir été le cas, anticiper et gérer « l'après » de manière avisée en ne réalisant pas d'investissements inconsiderés, ce chantier aura été pour elles tout bénéfique. En terme financier bien sûr, mais aussi d'image de marque et de prestige, tant vis-à-vis des clients à l'extérieur que des salariés à l'intérieur qui eux aussi auront bénéficié de l'investissement des entreprises au sein de ce chantier LGV. »

Un projet vecteur de développement

UN IMPACT DIRECT SUR LE SECTEUR LOCAL DE LA CONSTRUCTION





Cirey-les-Bellevaux (70)
Chantier de génie civil.

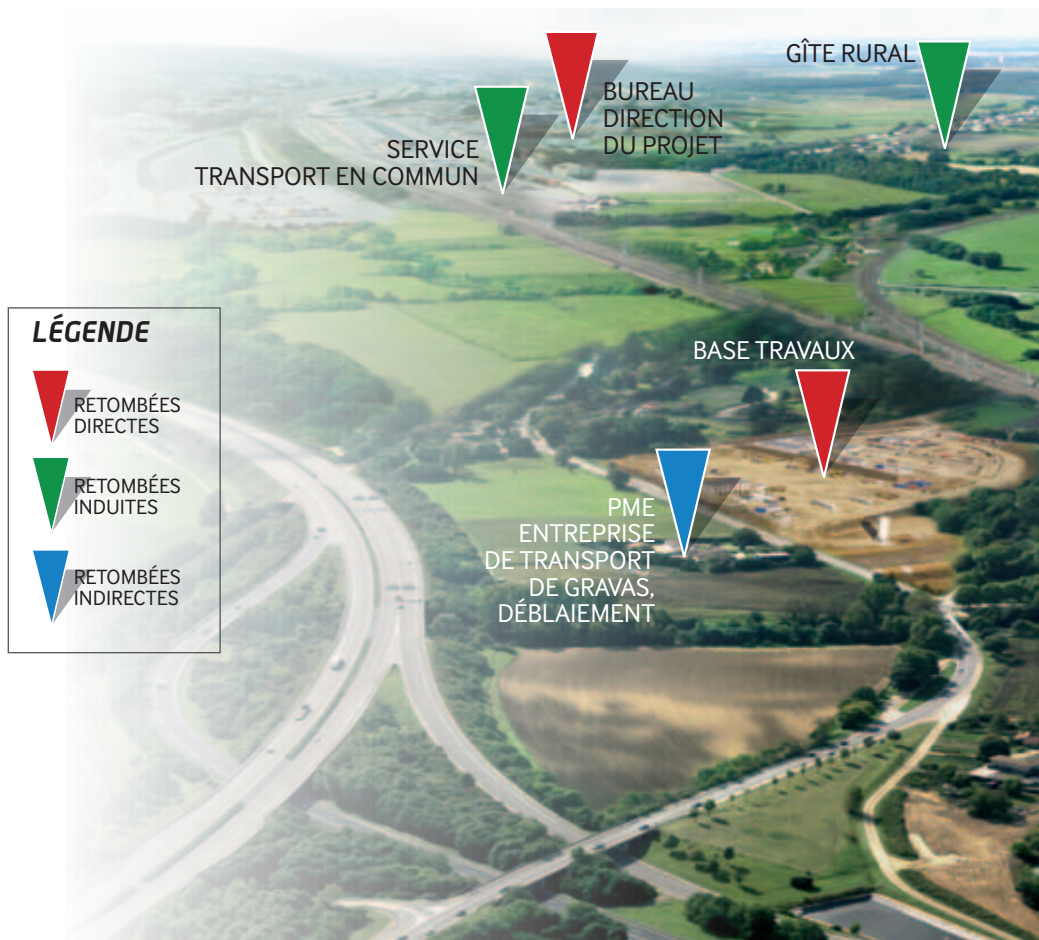
120 millions
d'euros de retombées
économiques locales.

Un atout pour l'économie locale

Les différents types de retombées économiques

Investir et s'investir. Très tôt dans le projet, RFF est allé au devant des collectivités territoriales concernées par le tracé de la LGV Rhin-Rhône branche Est. Objectifs ? Leur présenter le chantier, son impact et ses implications en termes d'offres et de besoins afin de leur permettre de s'organiser pour optimiser les retombées économiques associées en mobilisant les acteurs locaux. RFF ayant présenté les métiers, emplois et activités concernés par la construction d'une ligne comme la LGV, les territoires ont eu les cartes en main pour recenser et mobiliser

leurs forces vives et tirer le meilleur parti du chantier. Des bases de données ont ainsi été créées pour offrir clé en main, aux entreprises et personnels, des annuaires adaptés à leurs besoins. Ces dispositifs ont été très appréciés par les sociétés et leurs salariés qui, se sentant bien accueillis, se sont trouvés des mieux disposés à faire travailler les références des carnets d'adresses qui leur étaient proposées. Ceci pendant les cinq années et sur l'ensemble du tracé. Le résultat est à la hauteur des efforts consentis, les retombées économiques locales étant estimées à 120 millions d'euros.



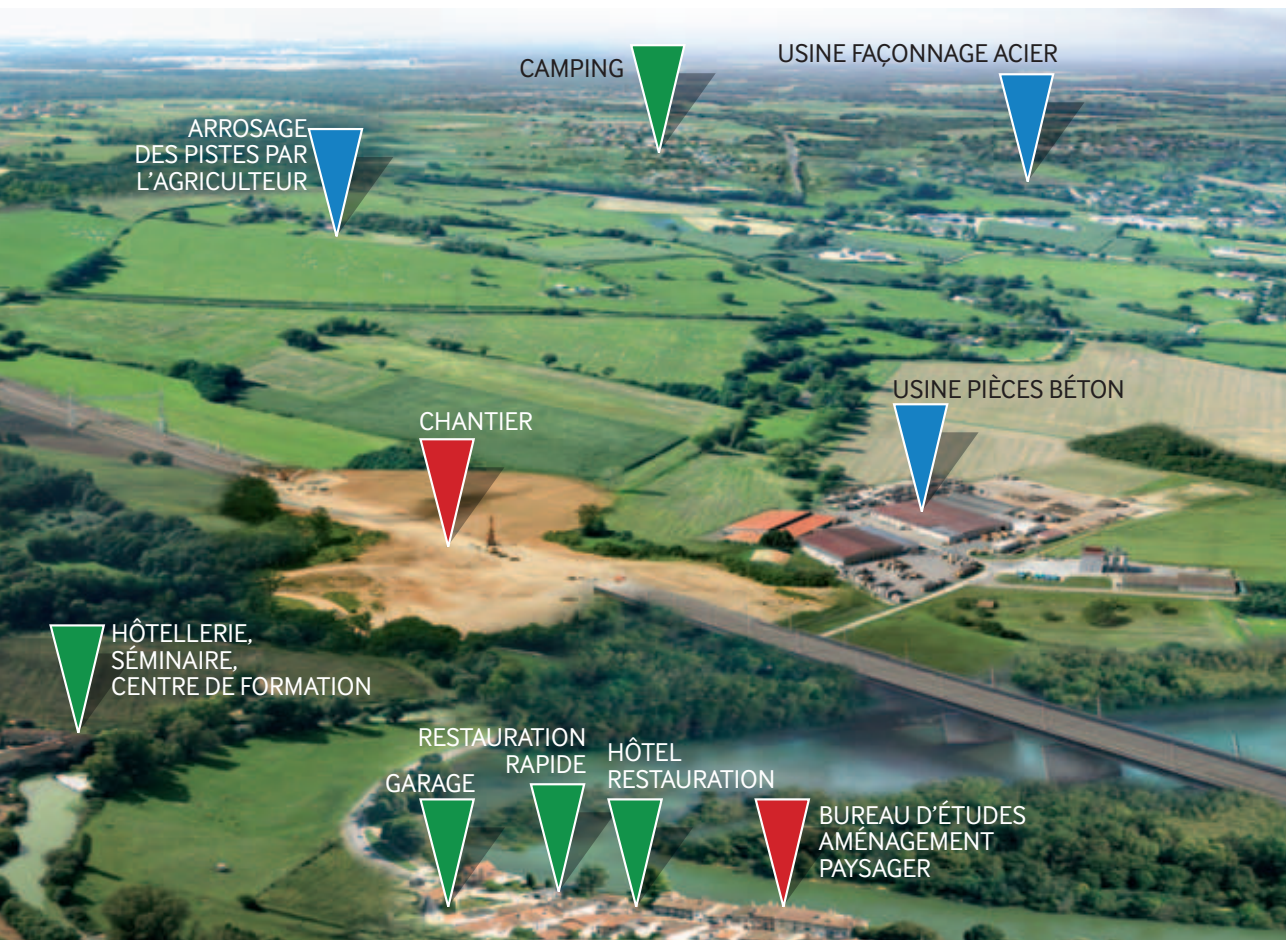


« On peut estimer à près d'un million d'euros par kilomètre de voie les sommes injectées par la LGV dans l'économie

locale. » Pascal Bérion du laboratoire

ThéMA.

Restaurateur
à proximité
du chantier
Meroux (90)



Un atout pour l'économie locale

L'effet LGV : anticiper et pérenniser

Bien accueillir pour mieux recueillir. Premier concerné en termes de calendrier comme de superficie, le département de la Haute-Saône a rapidement mis en place un dispositif d'accueil spécifique à la LGV.

Impulsés par le Conseil général et l'Agence de développement économique Action 70, deux groupes de travail ont été constitués dès 2005, l'un pour l'accueil des entreprises, l'autre pour l'accueil des personnels. Cette mobilisation a donné naissance à une base de données efficace et ciblée des partenaires économiques (fournisseurs, bureaux d'études, prestataires, sociétés de gardiennage...) et des services

(hébergement, restauration, médecins, banques...). Un tableau de bord à 360° de l'offre locale qui a été régulièrement réactualisé au fil du chantier.

RFF a régulièrement sensibilisé les partenaires à l'importance de ne pas délaisser la clientèle habituelle au profit de celle du chantier. En insistant sur le fait que celui-ci devait représenter une opportunité temporaire d'extension des marchés et non devenir un unique client.



1.



2.



3.

Si la Haute-Saône a créé un CD-Rom pour présenter l'offre locale en adéquation avec les besoins du chantier, le Doubs, et notamment sa CCI, a essentiellement travaillé en régie. L'offre de la capitale régionale Besançon était déjà largement identifiée. Quant au Territoire de Belfort, le Conseil général a principalement travaillé son dispositif via internet.

1. Base de chantier de l'entreprise Guintoli Brans [39]

2. Vue de la base travaux des équipements ferroviaires et du château de Villersexel [70]

3. Aiguillage sur la Ligne à Grande Vitesse Thervay [39]



Vue sur
le village de
Rougemont [25]

Un atout pour l'économie locale

Témoignages

« Il ne faut pas penser que ça va tomber tout cuit. Il s'agit de se mobiliser, de s'engager, de s'investir et de se donner les moyens. » *Pascal Bérion du laboratoire ThêMA.*

Bénéfices sur toute la ligne. Il est rare qu'au fil du tracé, le prononcé des lettres LGV ne déclenche pas un sourire de la part des personnes sollicitées. Bien préparé et informé des enjeux du chantier, chacun (entrepreneurs, commerçants, artisans, agriculteurs... voire particuliers), a su s'organiser et s'adapter pour tirer le meilleur parti du chantier. Dès le début, on doit penser à l'après. En ayant toujours conscience que ça va s'arrêter aussi vite que ça a commencé.



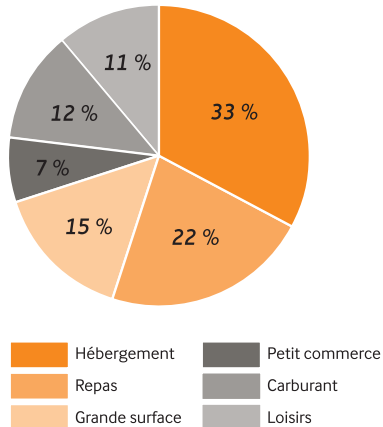
« On n'a pas pour autant négligé nos clients habituels pendant le chantier. Parce que si vous les délaissez, ils prennent d'autres habitudes et vous les perdez. Alors qu'au final, ce sont eux qui restent. » *Anne-Marie Vieille, hôtel de France à Pesmes.*

Témoignage



Répartition des postes de dépenses du personnel de chantier

Source : enquêtes RFF auprès du personnel de chantier, novembre 2007 et novembre 2010.



« Certains ont profité de cette bouffée d'air financière pour rénover leur établissement.

D'autres ont investi ou renouvelé leur parc de matériel. » *Pascal*

Bérion du laboratoire ThÉMA.

« UNE ESPÈCE DE GRANDE FAMILLE »

Dans quelle mesure votre établissement, l'Hôtel de France, à Pesmes (70) a-t-il connu l'effet LGV ?

D'un point de vue économique ça a été impeccable. Sur le plan humain aussi. Pendant près de trois ans, nous avons reçu midi et soir une vingtaine de personnes qui travaillaient sur la LGV. Nous en avons même hébergé quelques-unes. Et certaines nous donnent encore régulièrement de leurs nouvelles.

Comment était cette clientèle ?

Épatante. Il y avait une très bonne ambiance et un excellent état d'esprit. C'était une espèce de grande famille. Nous n'avons eu aucun problème et personne ne nous doit un centime. Il faut dire qu'ici, on bichonne nos clients.

En l'occurrence ?

Depuis 52 ans que je suis aux casseroles, je tiens à ce que les clients soient bien chez moi. Concernant le personnel de la LGV, comme la plupart étaient loin de chez eux, ils se confiaient beaucoup, montraient des photos de leurs femmes, de leurs enfants... Il m'est même arrivé de leur laver leurs pantalons. Et le soir, il n'était pas rare que nous leur apportions des grandes salades comtoises à leur dortoir.

Et pour vous, quel plus cela a-t-il représenté ?

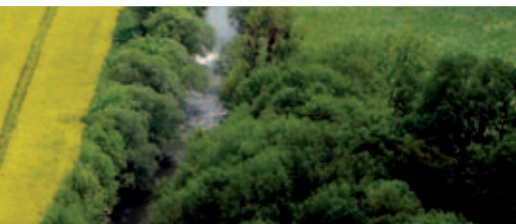
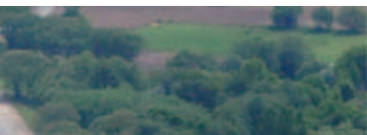
La clientèle LGV a représenté au moins 40 % de notre chiffre d'affaires pendant plus de deux ans. Habituellement, nous mangeons l'hiver ce que nous avons engrangé l'été. Là, c'est la première fois que l'on ferme trois semaines.



Un projet vecteur de développement

UN ATOUT POUR L'ÉCONOMIE LOCALE





Bermont (90)

Le viaduc
de la Savoureuse.



Débardage
à cheval
Ecole-Valentin (25)

Les retombées économiques : une opportunité pour les territoires

UN PROJET SOUCIEUX DES ENJEUX AGRICOLES ET FORESTIERS

L'éthique et l'équité. Tels ont été les deux piliers de la politique de RFF en matière d'acquisitions, dédommagements, remises en état et rétrocessions des surfaces concernées par le tracé de la LGV.

Les 140 km de ligne ont représenté une emprise de 1600 hectares dont 650 de bois (40 %), auxquels se sont ajoutés 700 ha de dépôts et occupations temporaires pour les matériels et matériaux du chantier. Soit environ deux mille propriétaires concernés et quelques trois cents exploitations agricoles impactées.

« La quasi-totalité des terrains ont été acquis à l'amiable, il y a eu très peu d'expropriations et l'on ne peut que se féliciter de n'avoir eu aucun véritable litige en matière d'indemnités », se réjouit Robert Pernet, responsable du service foncier de RFF. Des négociations qui ont été facilitées

par l'intervention des Organisations Professionnelles Agricoles et Forestières, dont l'implication a contribué à faire en sorte que « chacun sorte gagnant de cette opération, vécue de prime abord par beaucoup comme une intrusion ». Les dispositifs d'intermédiation et les contacts permanents ont ainsi permis « de dépasser le traumatisme initial pour prendre de la hauteur et trouver les meilleurs terrains d'entente possibles ». Au total, 32 aménagements fonciers (remembrements*) concernant 46 communes ont été mis en œuvre, sur une surface globale de 15 500 ha, et 22 propriétés bâties (dont la moitié seulement occupées) ont été acquises. Parmi celles-ci, outre sept maisons d'habitation, huit bâtiments d'exploitation agricole et deux à vocation commerciale ont été reconstruits. Pour l'ensemble des opérations foncières, les chambres d'agriculture, mises

Le déboisement a été effectué par 48 entreprises locales.



32
remem-
brements
concernant
15 500 ha

à contribution dès 2003 dans le projet, ont constitué des relais d'information essentiels et efficaces, notamment dans l'application des protocoles signés avec RFF.

La réalisation de la LGV aura ainsi été menée « dans le respect constant des territoires concernés et la prise en compte réelle des enjeux locaux », comme le relève Robert Pernet, ce qui a permis à nombre d'agriculteurs de redessiner leurs parcelles tout en les rendant plus rationnels. Même si, selon le chercheur Pascal Bérion, « on aurait encore pu faire mieux avec le même budget si l'on n'avait pas rencontré çà et là des individualismes et manques de solidarité qui ont fait que certains ont raté une occasion qui ne se représentera certainement jamais. »

** REMEMBREMENT : le maître d'ouvrage d'une LGV est légalement tenu de proposer des aménagements fonciers (remembrements) pour remédier aux dommages agricoles causés : perte de surface, coupure des terrains, problème d'accès aux parcelles.*

Témoignage



« C'EST BIEN MIEUX QU'AVANT »

Hervé Terrier, vous êtes agriculteur à Dammartin-Marpain (39) et votre exploitation a été touchée par le passage de la LGV. Comment jugez-vous le processus de conciliation mis en place par RFF ?

Il y a bien eu toutes ces réunions en amont mais on est jamais assez préparé psychologiquement. On ne pensait pas que ça se ferait, surtout aussi rapidement. On se disait que l'on verrait bien et un beau matin, les engins ont été là et ça a été très vite.

Les indemnités compensatrices ont-elles été selon vous à la hauteur ?

Franchement oui. Pour le terrain, les pertes de récoltes et l'ensemble des préjudices qui ont été pris en compte, RFF a été dans les clous. Ça a été correct. Même si certains vous diront que ça n'est jamais assez...

Votre commune a opté pour un aménagement foncier avec inclusion d'emprise, ce qui revient à opérer un remembrement en faisant jouer la solidarité des propriétaires et des agriculteurs du village.

Que pensez-vous de cette formule ?

Il y a bien eu quelques grincements entre paysans mais cela a permis de redessiner nos parcelles de façon plus rationnelle. C'est bien mieux qu'avant. D'autant que tout était prévu et pris en charge, de la voirie aux clôtures !

Si c'était à refaire ?

J'irais dès le début aux réunions pour mieux m'informer, parce qu'une fois que c'est lancé, il faut tout gérer en même temps. Et je conseillerais à RFF de nommer un médiateur entre les entreprises et les agriculteurs pour chaque tronçon.

*Les retombées économiques : une opportunité
pour les territoires*

La LGV Rhin-Rhône en chiffres...



Clôture de protection
de la ligne posée
par un ouvrier d'une
entreprise locale
Les Magny (70)



Inspection
de l'ouvrage par
nacelle « MOOG »,
viaduc de la Saône (21)

12 % des travaux
réalisés par des entreprises locales

**120 millions d'euros de retombées pour
l'économie locale dont :**

90 millions dépensés localement par les salariés
en grand déplacement,
30 millions représentés par les salaires des
employés locaux.

32 aménagements fonciers
concernant 46 communes (15 500 ha)

Les retombées économiques et sociales du chantier

L'avis de Pascal Bérion

chercheur au laboratoire ThéMA

« Les effets les plus remarquables de ce chantier LGV auront été d'une part l'application pour la première fois d'une clause sociale sur un chantier d'une telle ampleur et d'autre part les actions et initiatives en matière de sécurité. Ces exigences pouvaient paraître exorbitantes au départ mais les résultats sont au-delà des espérances. »



La Ligne à Grande Vitesse à proximité du village de Thervay [39]



« Si les retombées socio-économiques sont évidentes pendant le chantier, un des enjeux majeurs des partenaires est aussi de les préserver par la suite. »



conclusion

Projet emblématique en matière de développement ferroviaire, la construction de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône aura réussi à concilier performance et innovation. Grâce à une forte volonté initiale, affichée et affirmée tout au long du chantier, et conjuguée aux savoir-faire avérés de l'ensemble de ses partenaires, RFF a réalisé ses ambitions en matière économique et sociale, et atteint ses objectifs en terme de sécurité.

Autant de défis relevés et de paris remportés, parfois même dépassés. Le succès de la clause sociale et de la charte sécurité ont valu à ce chantier, qualifié d'exemplaire, d'être considéré comme une référence. Ceci grâce à un travail de sensibilisation, contractualisation et communication mené au plus près, en profondeur et sur la durée, avec l'ensemble des acteurs concernés et, mieux, impliqués. Une mise en réseau de la matière grise et de l'huile de coude qui aura non seulement porté ses fruits mais dépassé bien des espérances, avec un impact et des retombées à la hauteur, qu'il s'agit maintenant de pérenniser.

La ligne étant maintenant intégrée dans son territoire, les jalons sont désormais posés pour accueillir chaque année les 1,1 million de voyageurs qui fréquenteront les gares de Besançon-Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard-TGV. Autant de visiteurs, vecteurs constants de développement, économique notamment, grâce aux zones d'activités appelées à se structurer autour de ces gares nouvelles.

La construction de la LGV aura également permis d'optimiser les différents réseaux dans les territoires traversés : connexion de nombreuses communes au réseau de fibre optique déployé tout au long de la ligne, acheminement des réseaux de gaz dans certaines zones jusqu'alors retirées ou encore opportunité donnée par la LGV de renforcer la couverture des réseaux de téléphonie mobile...

Autant d'effets immédiats auxquels s'ajoute l'attractivité nouvelle des territoires qui, irrigués par la Ligne à Grande Vitesse, inaugurent une proximité stratégique avec les grands centres économiques déjà existants. Se constitue alors, tout au long de la ligne, une réelle Métropole Rhin-Rhône désormais connectée aux autres pôles nationaux et européens.

Preuve, selon le chercheur Bérion, qu'il « ne se passe des choses que si l'on en a envie et que l'on s'en donne les moyens ». Ainsi, en matière économique et sociale, RFF aura non seulement ouvert la voie mais aussi fait bouger les lignes, transformant un chantier exceptionnel en chantier d'exception.

LGV Rhin-Rhône

RELIER LES TERRITOIRES ET LES HOMMES





320 km/heure
vitesse commerciale
de la ligne.



Maître d'ouvrage :

Réseau Ferré de France (RFF)

Direction de la collection :

Xavier Gruz
Directeur du projet LGV Rhin-Rhône
branche Est

Textes et Crédits iconographiques :

Rédacteur : Pierre Laurent
Crédits photos : RFF – Photos Lab Services
(RFF-P06475) Recoura Christophe

**Remerciements pour leur collaboration
à l'élaboration de cette plaquette :**

Samuel Barbou, Ana-Cristina Ventura-
Martins, Nadège Petitjean, Robert Pernet,
Olivier Le Prunéneq, Pascale Perron,
Valérie Lepinay, Mickaël Kremer,
Marie-Noëlle Devillers, Catherine Le Lay (RFF) ;
Jacques Louis, consultant foncier ;
Pascal Bérion, maître de conférences
à l'Université de Franche-Comté,
Alain Sauter, laboratoire Théma ;
Christophe Quillet, Cellule Emploi LGV /
Pôle Emploi ;
Yannick Monnet, Inexia ;
Nelly Grevillot ;
Pascal Elia, AFPA ;
Christophe Climent, Entreprise
Climent, Voujeaucourt (25) ;
Famille Vieille, Hôtel de France, Pesmes (70) ;
Hervé Terrier, Dammartin-Marpin (39).

Graphisme :

Marina Renaud - Studio Grenadine

Illustration :

Recréation : p. 8-9 et p. 38-39

Impression :

Schraag



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Pivot du système ferroviaire français, Réseau Ferré de France développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale.

Fort d'un actif industriel de 30 000 km de lignes, RFF organise à l'attention de l'ensemble de ses clients, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, un accès équitable et performant au réseau ferré français.

Deuxième investisseur public français, RFF pilote un plan de modernisation du réseau sans précédent de 13 milliards d'euros sur la période 2008 - 2015. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, RFF met en œuvre la politique nationale de déploiement de lignes nouvelles, dont la LGV Rhin-Rhône.

www.rff.fr



Le laboratoire Théma est une unité de recherche en géographie spécialisée en analyse quantitative, théorique et modélisatrice. Elle est structurée en trois équipes : mobilités, ville et transport ; paysage et cadre de vie ; intelligence territoriale.



Imprimé sur papier issu de forêts gérées durablement, à base d'encre végétale et d'eau de pluie.

