

RAPPORT DE RESPONSABILITÉ SOCIALE D'ENTREPRISE 2018





TELT - Tunnel Euralpin Lyon Turin

Savoie Technolac - Bâtiment "Homère"
13 allée du Lac de Constance CS 90281
73375 Le Bourget du Lac cedex

Via P. Borsellino, 17B
10138 Torino

web: telt-sas.com
mail: info@telt-sas.com

SOMMAIRE

1_ IDENTITÉ ET GOUVERNANCE

Les chiffres clé de TELT

La Déclaration du Président et du Directeur Général

Présentation : TELT et la section transfrontalière de la ligne Lyon - Turin

La Gouvernance, le contrôle interne et la gestion des risques

2_ LA RESPONSABILITÉ SOCIALE D'ENTREPRISE POUR TELT

L'adhésion au UN Global Compact et contribution aux ODD

Les parties prenantes de référence et les moyens de communication

Analyse de matérialité

Valeur économique pour les parties prenantes

3_ ÉTHIQUE ET INTÉGRITÉ

Égalité, sécurité, vérité, justice, droits, environnement

Lutte contre la corruption et transparence

La structure binationale du règlement des contrats

4_ LES PERSONNES, LES RÈGLES DE TRAVAIL ET LA PROTECTION DES DROITS HUMAINS

La Politique des ressources humaines de TELT

La protection de la diversité, l'égalité des chances, l'inclusion et les droits humains

Le développement et la formation des employés

La protection de la Santé et la Sécurité au travail

5_ ENGAGEMENT POUR LA COMMUNAUTÉ ET LE TERRITOIRE

TELT et le respect des droits des communautés locales

Impact territorial, économique et social de l'activité de TELT

Politiques pour les territoires côté France

Politiques pour les territoires côté Italie

Le dialogue avec les parties concernées par l'activité de TELT

La concertation avec les autorités et les résidents côté France

La concertation avec les autorités et les résidents côté Italie

Gestion du trafic, de la sécurité routière et des situations d'urgence

6_ LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La Politique environnementale de TELT

L'attention à l'environnement lors du creusement des tunnels de reconnaissance

L'utilisation durable des ressources

Consommation responsable de matériaux et de gestion des matériaux d'excavation

Gestion responsable des ressources en eau

L'efficacité énergétique et les émissions dans l'atmosphère

La protection de la biodiversité et du territoire

7_ GESTION RESPONSABLE DES FOURNISSEURS ET DES SOUS-TRAITANTS

La naissance d'une nouvelle Direction Achats

Le processus de contrôle et d'évaluation des fournisseurs

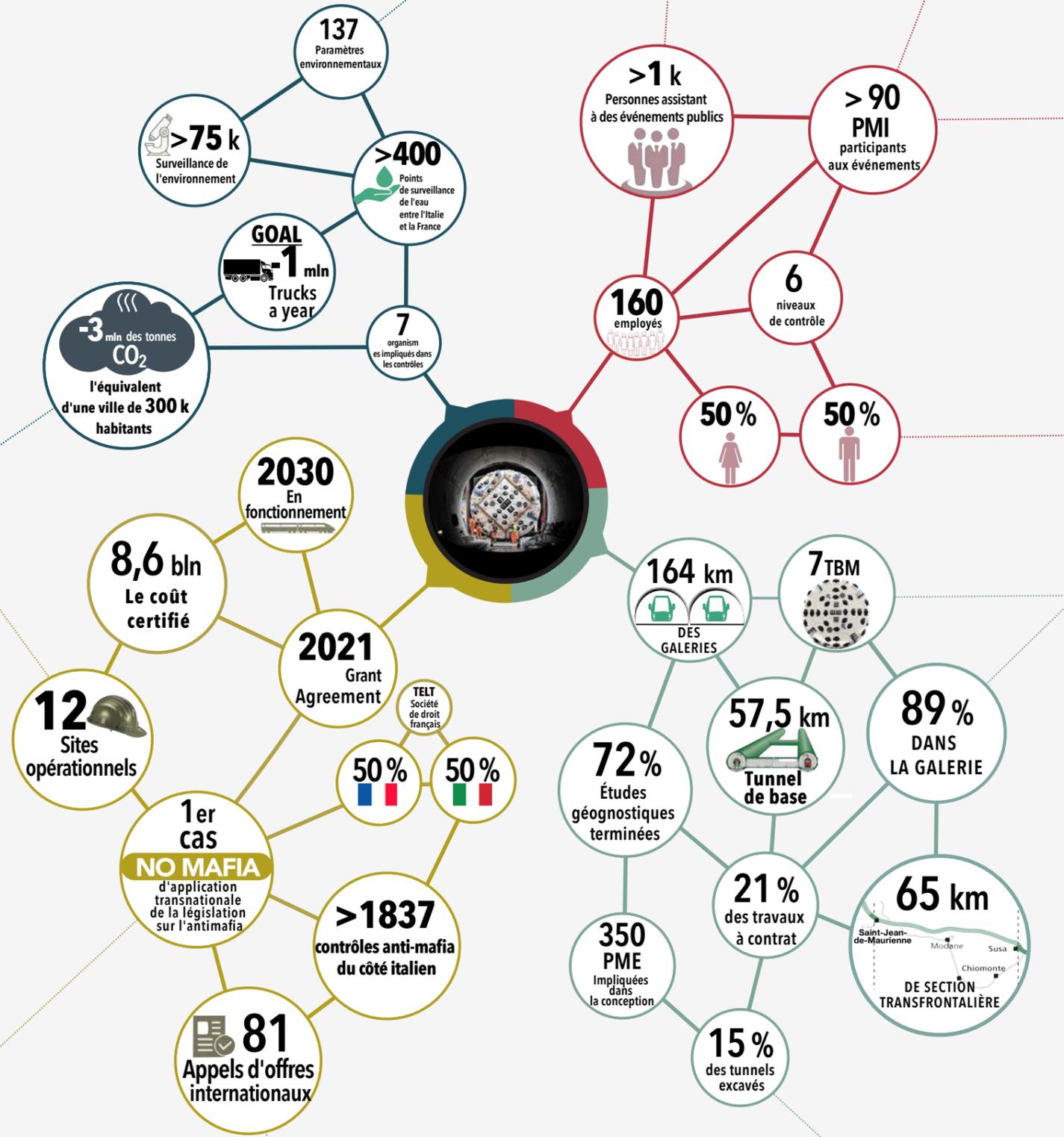
8_ ANNEXE

1 IDENTITÉ — ET GOUVERNANCE



1.1	Les chiffres clé de TELT	05
1.2	La Déclaration du Président et du Directeur Général	07
1.3	Présentation : TELT et la section transfrontalière de la ligne Lyon - Turin	09
1.4	La Gouvernance, le contrôle interne et la gestion des risques	27

Les chiffres clé de TELT



LE CONTEXTE

44 millions les tonnes de marchandises transportées en moyenne chaque année dans l'arc alpin entre l'Italie et la France

Plus de 92% les marchandises transportées actuellement par la route entre l'Italie et la France

Plus de 2.5 million les poids lourds qui parcourent les vallées alpines en moyenne chaque année, avec de graves conséquences pour l'environnement alpin

Environ 3.000 km la longueur du Couloir Méditerranéen, le réseau dont l'ouvrage fera partie. Ce Couloir est utile à 18% de la population de l'UE, dans des régions qui représentent 17% du PIB européen

L'OUVRAGE

65 km la section transfrontalière du Lyon-Turin, dont 89% en galerie

57,5 km la longueur du tunnel ferroviaire Lyon-Turin, le plus long du monde

8.6 Milliards d'euros the certified cost of the project

50% de la société, la part détenue par l'Italie, 50% la part française

CONTRÔLES ET SURVEILLANCE

7 niveaux de contrôle internes et externes prévus par an, entre commissions et organismes nationaux et supranationaux

Plus de 75,000 mesures mises en œuvre en Italie sur 137 paramètres environnementaux

Plus de 400 points de surveillance des eaux entre l'Italie et la France

Premier cas en Europe d'application transnationale de la réglementation antimafia, 1.837 contrôles réalisés en Italie du 9 avril au 31 décembre 2018

LES IMPACTS

7 analyses socio-économiques accomplies pour comprendre les effets de l'ouvrage depuis le début du projet

Plus de 1 million les poids lourds qui seront transférés de la route au rail grâce à l'ouvrage

-3 millions les tonnes équivalentes CO₂ rejetées dans l'atmosphère suite à l'entrée en service de l'ouvrage, correspondant aux émissions annuelles d'une ville de 300 000 habitants pendant toute la durée de vie de l'ouvrage, **120 ans**

1.32 Milliards d'euros l'augmentation du PIB générée par une dépense annuelle de 350 M€ entre 2020 et 2028

39.9 Millions de tonnes le trafic de marchandises estimé en 2035 au point de passage du Fréjus, avec la réalisation de l'ouvrage

La Déclaration du **Président** et du **Directeur Général**

Cette année, pour la première fois, TELT présente son Rapport de Responsabilité Sociale d'Entreprise : un document qui illustre, à travers des indicateurs qualitatifs et quantitatifs, les actions mises en place par le promoteur public afin d'assurer que le tunnel de base du Mont Cenis est construit selon des principes de développement durable, avec des impacts positifs sur toutes les parties prenantes, non seulement en termes économiques, mais également en termes sociaux et environnementaux.

L'année 2018 a été une année clé pour la réalisation de l'ouvrage. Suite à une première partie de l'année consacrée à la préparation des principaux appels d'offres des travaux définitifs, les événements politiques ont imposé à la société une réflexion sur l'évolution du projet, bien que ces événements ne remettent pas en cause les engagements pris ni le principe de continuité d'exploitation. Ainsi, au cours de l'année, TELT a poursuivi ses objectifs d'excellence dans les chantiers en cours pour les travaux préparatoires, en surmontant des difficultés techniques importantes (l'excavation mécanisée du tunnel géognostique de Saint-Martin-la-Porte de 9 km dans l'axe du futur tunnel s'achève en 2019), et dans toutes les autres procédures impliquées dans la chaîne de contrats. À la fin de l'année, la société est en ligne avec la planification partagée par les États avec l'UE et peut poursuivre les procédures de passation des marchés conformément au périmètre tracé par les États. Ceci est confirmé par l'évènement de début 2019 : à l'unanimité, le Conseil d'Administration a décidé de publier l'avis de marché relatif aux travaux du tunnel de base, en tenant en compte les indications reçues par l'Italie et la France et en évitant le risque de réduction de la contribution européenne.

L'un des défis majeurs en termes de relation avec les parties prenantes reste la lecture de notre mission dans un esprit binational, qui respecte et renforce la culture du personnel italo-français, mais aussi et surtout des partenaires externes : la chaîne d'approvisionnement des fournisseurs et de leurs employés, les entreprises participant aux appels d'offres, les autorités administratives locales et les associations d'employeurs. Afin de poursuivre cet objectif, en 2018 TELT a consolidé la présence des directions sur les territoires italiens et français, a collaboré avec la Commission Intergouvernementale sur d'importantes questions relatives à l'intégration réglementaire, a contribué au développement d'organismes binationaux tels que la Coordination des autorités de sécurité sur le chantier (en application du document « Règles communes d'exploitation en matière de sécurité ») et la contribution à la mise en œuvre de la structure binationale pour le contrôle de l'antimafia.

Dans le cadre des relations avec le territoire, en France, TELT a renouvelé son soutien aux activités de la Démarche Grand Chantier et côté Italie, le 23 novembre 2018 le Protocole de TELT - Région Piémont - Commissaire du Gouvernement a été signé, en tant qu'outil de mise en œuvre de la loi régionale n° 4/2011 inspirée par la DGC française. Avec cet outil, TELT s'engage à inclure dans ses appels d'offres des clauses sociales et environnementales, afin d'améliorer l'impact des travaux sur le territoire.

La protection de l'environnement reste un enjeu central pour le management de l'entreprise : non seulement la société a développé une politique environnementale qui aura un impact sur l'avenir du projet et avoir confirmé la certification internationale ISO 14001:2015, mais elle s'est aussi engagée dans la création d'un système de contrôle environnemental des chantiers encore plus rigoureuse des paramètres réglementaires et dans des projets de promotion de la biodiversité sur les chantiers de construction, en France et en Italie, en collaboration avec des universités (l'Université de Turin) et des consultants spécialisés en écologie. En matière de santé et sécurité sur les chantiers de construction, TELT poursuit l'objectif ambitieux de « zéro accidents » avec un engagement concret qui se reflète clairement dans les évaluations techniques des commissions d'appel d'offre et dans les activités de suivi des travaux.

Les valeurs exprimées dans ce rapport sont la conséquence légitime de l'adhésion de TELT au Global Compact en 2015 et peuvent être traduites à tous les niveaux de gestion. Depuis sa création jusqu'à aujourd'hui, la société a souscrit à l'invitation de Kofi Annan aux entreprises lors du Forum économique mondial de 1999 : adopter, soutenir et mettre en œuvre un ensemble de valeurs fondamentales dans tous les domaines de l'action Global Compact, convaincu que notre mission est non seulement de réaliser le tunnel de base du Montcenis en toute sécurité et dans le respect des exigences légales minimales, mais de transformer cet ouvrage unique en un centre d'innovation et de qualité de l'ingénierie, exemple de collaboration entre États et symbole de la transition durable et environnementale en cours dans le monde entier.

Le Président
Hubert du Mesnil

Le Directeur Général
Mario Virano



Hubert du Mesnil, Président de TELT

La bonne gestion binationale de TELT a récemment reçu l'aval de l'agence européenne INEA qui a annoncé la possibilité d'augmenter le financement du projet Turin-Lyon grâce au caractère unique de l'exemple de TELT dans la réalisation d'un projet de manière inclusive pour les deux États impliqués.

Malgré le grand engagement que l'activité ordinaire a imposé, TELT n'a pas renoncé en 2018 à aller au-delà de la simple "conformité" réglementaire en matière de relations avec le territoire, avec l'environnement et avec la sécurité.



Mario Virano, Directeur Général de TELT

Présentation : TELT et la section transfrontalière de la ligne Lyon-Turin

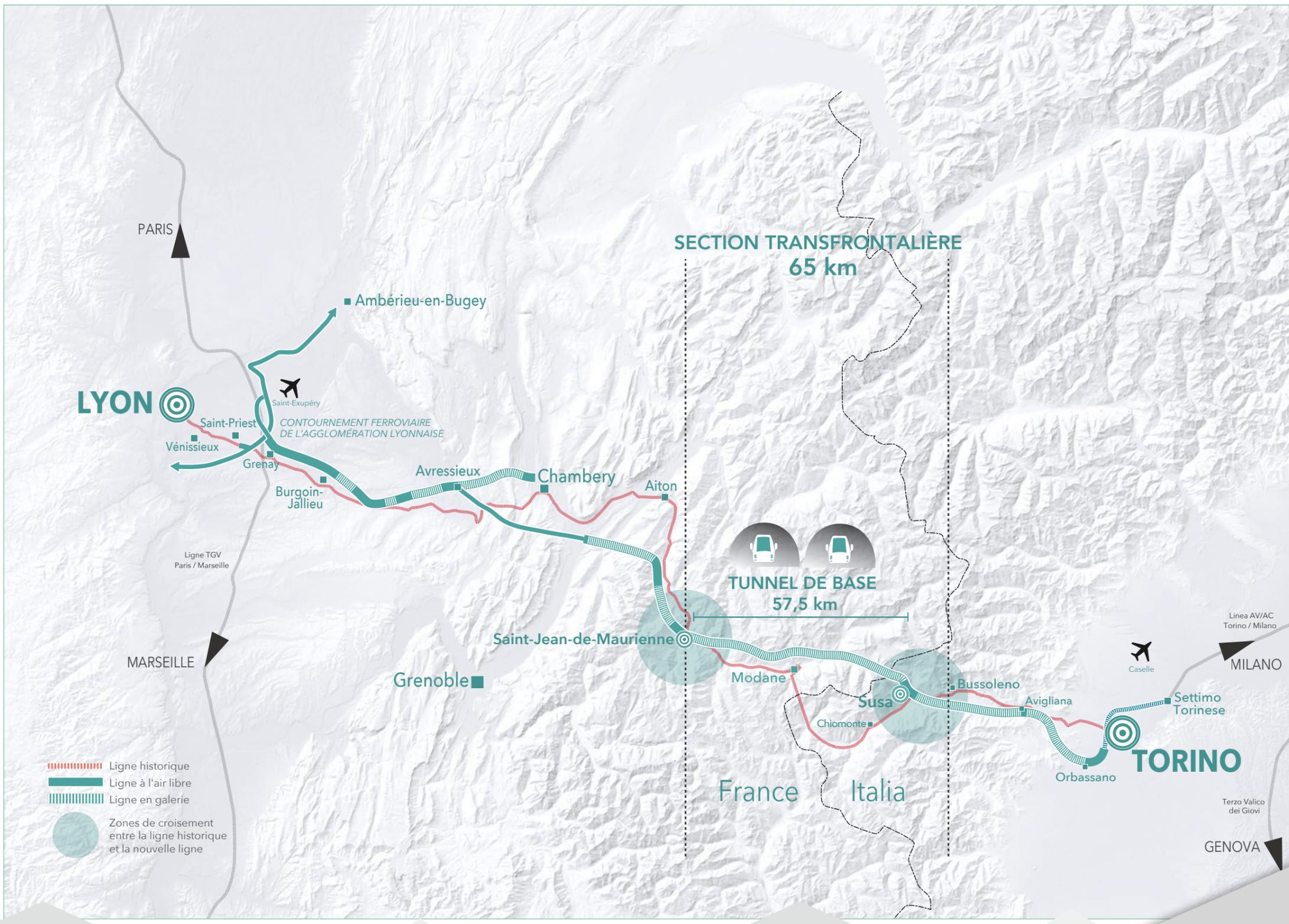
La nouvelle Ligne Lyon-Turin (ci-après «NLTL») et son élément central, le tunnel de base du Mont-Cenis de 57.5 km, sont une composante essentielle du Nouveau Couloir Méditerranéen, l'un des neuf couloirs du réseau RTE-T, le futur «rail urbain européen» qui favorisera - de manière écologique et durable - le mouvement des personnes et des marchandises par rail, avec l'objectif de réduire le transport routier.

Chaque année, en effet, entre l'Italie et la France, 44 millions de tonnes de marchandises transitent sur l'arc alpin, dont 92% par la route, avec des conséquences importantes sur la pollution et les émissions de gaz à effet de serre.

L'infrastructure ferroviaire mixte de transport de marchandises et de voyageurs, conçue selon les normes européennes, va de Settimo Torinese en Italie, où elle s'interconnecte avec la ligne ferroviaire Turin-Milan, à Lyon en France. Au niveau régional, elle unit le Piémont et le Val de Suse en Italie avec la vallée de la Maurienne en France.

La nouvelle Ligne Lyon-Turin équivaut globalement à 270 km, dont 70% (environ 189 km) en France et 30% (environ 81 km) en Italie ; le tunnel de base du Mont-Cenis, par contre, équivaut à 78% en France et 22% en Italie. L'ensemble du projet concerne 112 communes entre Turin et Lyon, et consacre beaucoup d'attention à la protection de leurs territoires, un patrimoine humain et naturel à préserver.

En tant que partie cruciale du couloir méditerranéen, le projet a une grande importance supranationale, constituant le principal axe de transport entre l'est et l'ouest de la «Core Network Europe» qui est utile à 18% de la population dans les régions qui produisent 17% du produit intérieur brut européen.

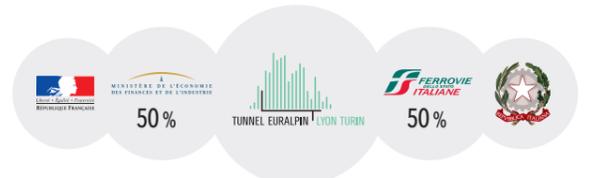


TELT : Qui sommes-nous ?

TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin), exemple de coopération transfrontalière et d'une vocation européenne profondément ancrée dans le territoire, est le Promoteur Public de la section internationale de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Société de droit français, détenue à 50% par l'État Français et à 50% par l'État Italien (Groupe Ferrovie dello Stato Italiana), TELT a été créée le 23 février 2015, à la veille de la signature de l'Accord de 2015, par lequel la France et l'Italie ont ratifié leur engagement pour le lancement des travaux définitifs du Tunnel de base du Mont-Cenis, qui, selon le calendrier prévu, sera opérationnel en 2030. En vertu de l'accord de 2012, TELT est également chargée de la gestion ultérieure de la nouvelle ligne pendant 99 ans (jusqu'à 2114).

La société est née de la transformation de Lyon Turin Ferroviaire (LTF SAS), société détenue par les deux gestionnaires des réseaux ferroviaires de la France et de l'Italie - SNCF (Société nationale des chemins de fer français) et RFI (Rete Ferroviaria Italiana) - précédemment chargée des études, enquêtes et travaux préliminaires pour la partie de l'ouvrage commun franco-italien.



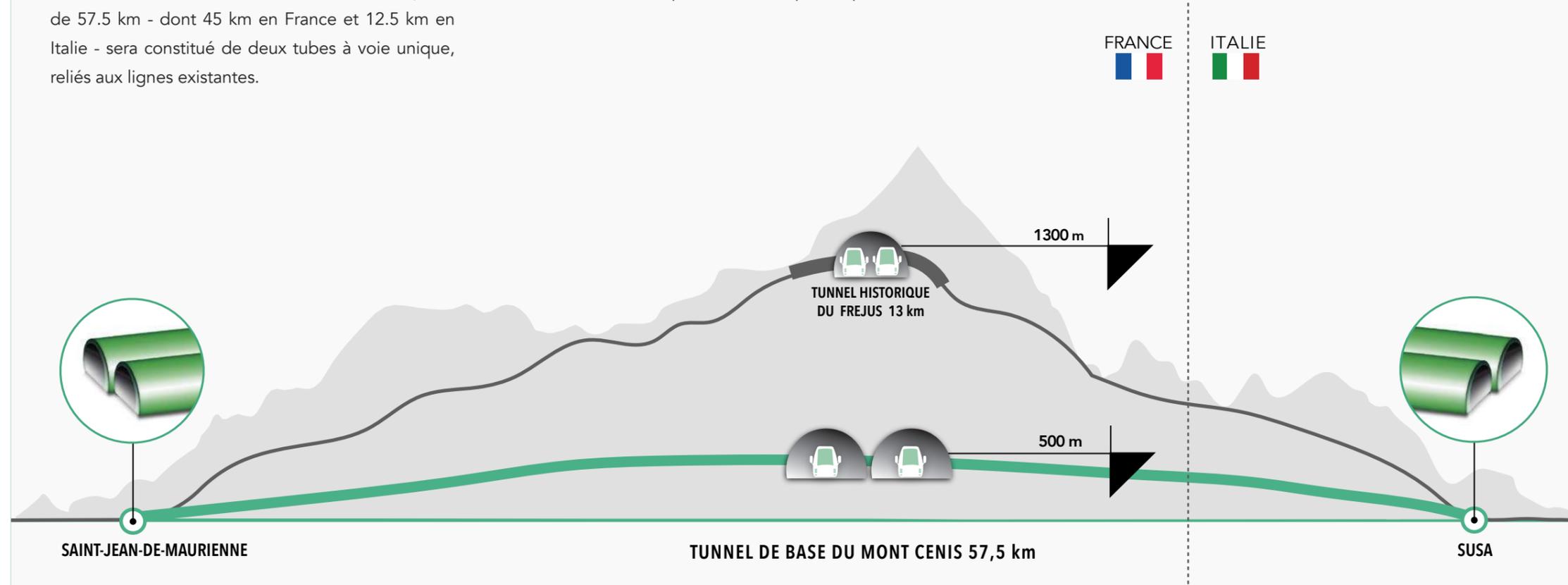
Une ligne de plaine

Selon les termes de l'accord franco-italien de janvier 2012 pour la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, TELT, en tant que Promoteur Public, est la société responsable de la mise en œuvre et de la gestion future de la section transfrontalière de 65 km - dont la plus grande part, près de 90% en tunnel - se situe entre Saint-Jean-de-Maurienne en France, et Susa-Bussoleno en Italie.

Le Tunnel de base du Mont-Cenis, avec une longueur de 57.5 km - dont 45 km en France et 12.5 km en Italie - sera constitué de deux tubes à voie unique, reliés aux lignes existantes.

Le coût de la section transfrontalière, défini au terme d'une procédure de certification des coûts externes, a été estimé à 8.6 milliards d'euros (devise 2012), financés à 40% par l'Union Européenne, à 35% par l'Italie et à 25% par la France.

Au début du mois de décembre 2015, la France, l'Italie et INEA (Innovation and Networks Executive Agency) ont signé un contrat qui affecte jusqu'à 813 millions d'euros pour les travaux pour la période 2014-2019.

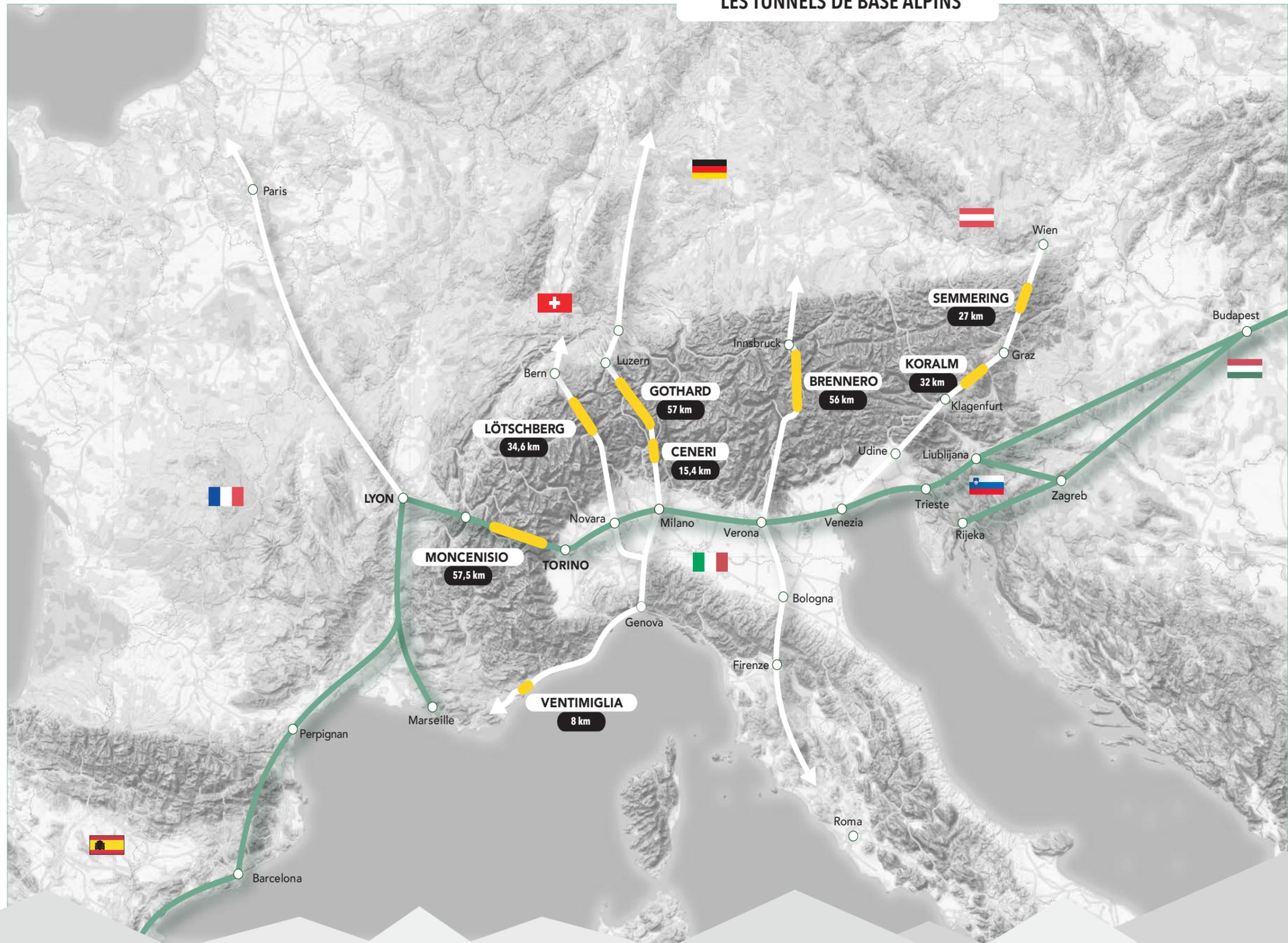


La liaison ferroviaire Lyon-Turin est l'un des projets les plus importants pour la stimulation du développement économique de l'Europe et la compétitivité commerciale, permettant l'accès aux marchés européens à des tarifs moins élevés et augmentant les volumes d'échange. Parallèlement, l'infrastructure contribue à la préservation de l'environnement alpin, grâce à la mise en œuvre d'une politique ambitieuse de report modal liée aux engagements de la Convention alpine, essentielle pour la stratégie européenne de réduction des émissions de CO₂.

La compétitivité, la légalité et la durabilité ont toujours guidé le projet, ce qui justifie aussi l'adhésion au Global Compact, qui a requis un strict contrôle environnemental et des normes rigides de contrôle sur l'utilisation des fonds.

150 ans après l'inauguration du tunnel ferroviaire du Fréjus, le projet du tunnel du Mont-Cenis s'inscrit dans le cadre d'un projet global de grands projets sur le territoire européen, ayant pour objectif de favoriser un véritable report modal de la «route» vers le «rail», avec pour résultat la réduction du transit des camions, plus grande vitesse de parcours, des standards de sécurité plus hauts et une consommation d'énergie réduite. De cette manière, d'une part on reconnaît les besoins liés au milieu montagnard et aux territoires concernés, avec toutes leurs spécificités, de l'autre les solutions existantes dépassées sont désormais remplacées. Lötschberg, Gothard, Ceneri, Zimmerberg, Brenner, Koralm, Semmering, sont des exemples de tunnels de base qui répondent à ces exigences fondamentales.

LES TUNNELS DE BASE ALPINS



Un projet qui naît avec une vocation écologique : le Réseau RTE-T

Le projet de Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin a son origine dans le plan européen du Réseau RTE-T, dont la création et le développement visent à l'interconnexion des réseaux d'infrastructures nationales tout en garantissant l'interopérabilité, avec des interventions fondées sur la définition de normes communes pour la suppression des barrières physiques et techniques.

Les réseaux transeuropéens de transport ont été redéfinis par le Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 qui a fixé les orientations de développement selon une structure en «double couche» : un réseau mondial et un réseau central (core), d'une plus grande importance stratégique pour le marché intérieur de l'UE, à compléter d'ici 2030.

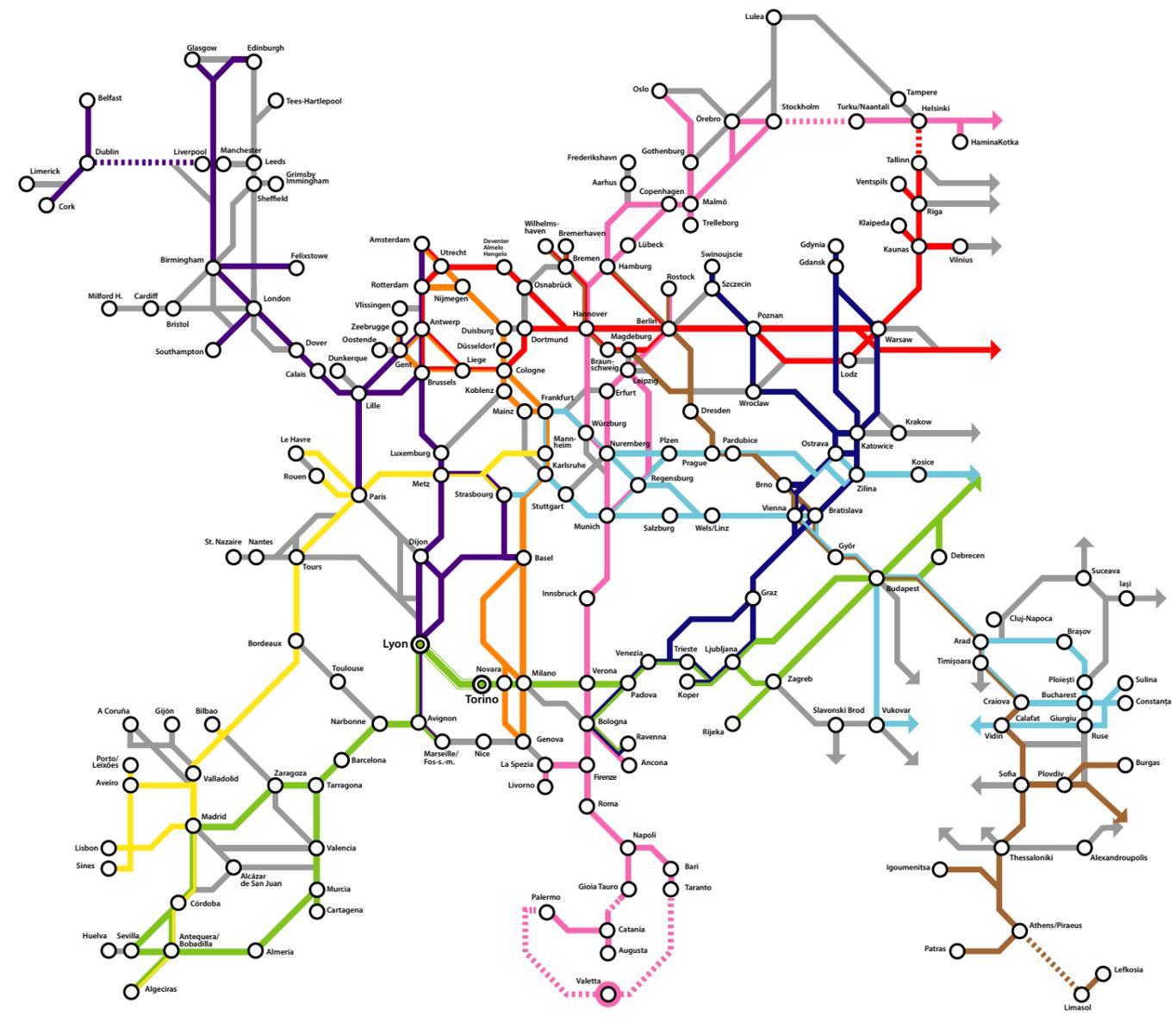
Les deux réseaux sont constitués de corridors transnationaux multimodaux (rail, route et voies navigables) qui se croisent entre eux pour créer un tissu dense entre les différentes régions européennes et les grands terminaux portuaires et aéroportuaires avec l'objectif d'augmenter l'efficacité et la durabilité des systèmes de transport du continent ainsi que leur capacité à contribuer à la cohésion des territoires et des collectivités et d'améliorer les services de mobilité et leur accessibilité aux voyageurs et aux marchandises.

Au sein du réseau RTE-T, la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin entre la France et l'Italie à travers les Alpes est le chaînon manquant du Couloir Méditerranéen qui relie les ports d'Algeciras à la Hongrie.

Dans l'ensemble, le développement de 17.500 km de nouvelles lignes est prévu, avec 9 corridors européens et 8 tunnels de base alpins.



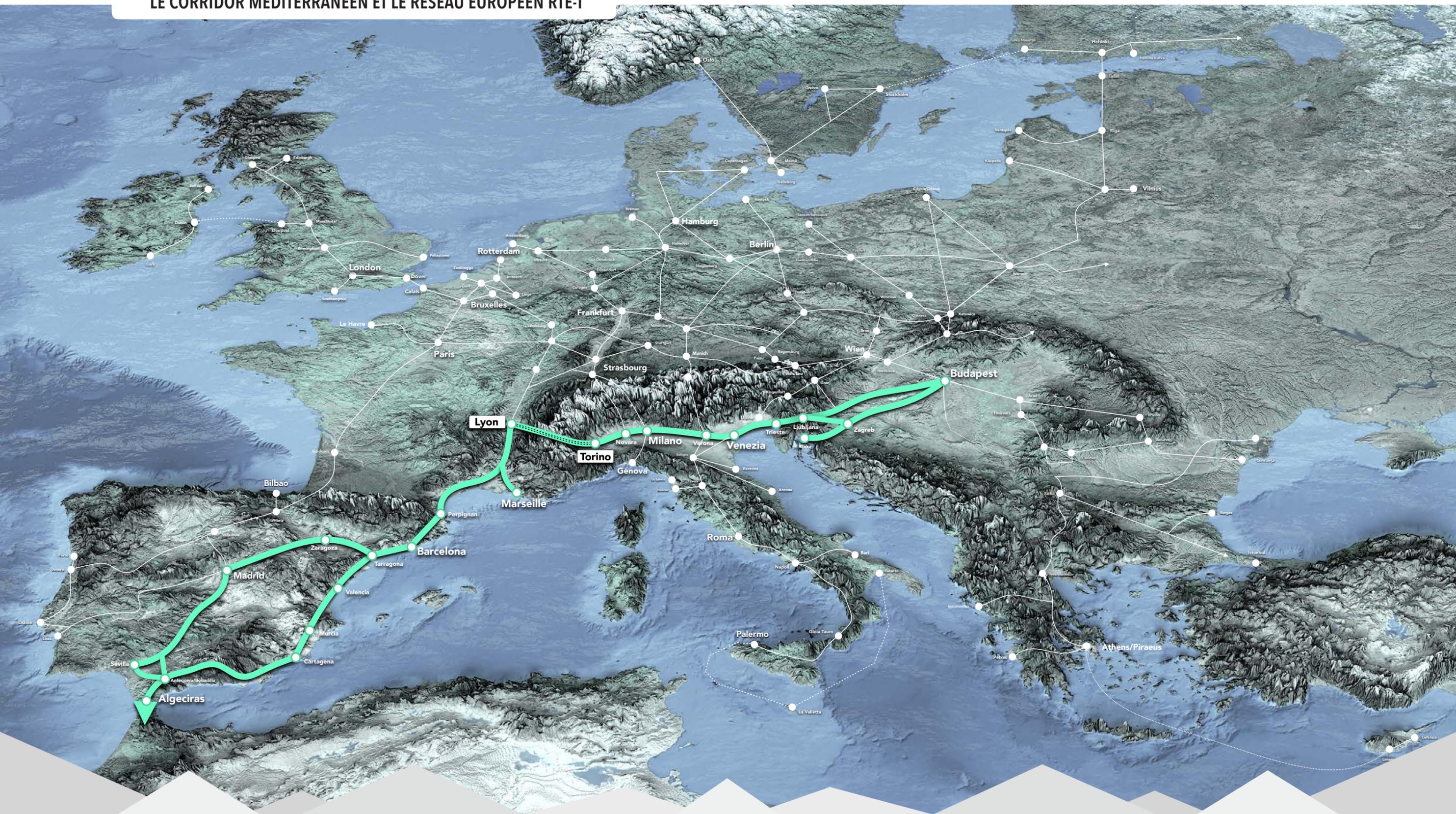
LE RÉSEAU RTE-T



L Légende

- BALTIC - ATLANTIQUE
- MER DU NORD - MER BALTIQUE
- MÉDITERRANÉE
- ORIENTALE - MÉDITERRANÉE ORIENTALE
- SCANDINAVE - MÉDITERRANÉE
- RHIN - ALPES
- ATLANTIQUE
- MER DU NORD - MER MÉDITERRANÉE
- RHIN - DANUBE

LE CORRIDOR MÉDITERRANÉEN ET LE RÉSEAU EUROPÉEN RTE-T



L'état actuel des transports sur la ligne

À l'heure actuelle, la liaison France-Italie est assurée par un seul passage ferroviaire alpin, une voie ferrée vers le bord de mer et trois traversées par autoroute, dont deux en altitude (Fréjus et Mont-Blanc) et une sur le littoral (Ventimille). Les Alpes, avec leur capital de biodiversité et les réserves d'eau et de bois, sont un environnement naturel, culturel, de vie et de travail pour près de 14 millions de personnes, ainsi qu'une destination touristique importante qui attire environ 120 millions de visiteurs chaque année.

Les Etats, conscients des conséquences négatives dues au trafic routier dans ce territoire, ont signé en 1995 la Convention Alpine, un traité international conclu par les Pays alpins (Autriche, France, Allemagne, Italie, Liechtenstein, Monaco, Slovénie et Suisse) et l'Union Européenne pour le développement durable et la protection des Alpes.

Parmi les autres interventions préfigurées, la Convention-cadre demande l'adoption de mesures visant à réduire le trafic inter-alpin et transalpin à un niveau qui soit «acceptable pour l'homme, la faune, la flore et leur habitat» et indique comme intervention essentielle pour la réalisation des objectifs écologiques un «report modal des transports plus important, et en particulier celui du transport de marchandises».

La contribution du report modal d'une partie du transport de marchandises de la route vers le rail est également essentielle dans la stratégie européenne de réduction des émissions de gaz à effet de serre, comme convenu dans l'accord signé à Paris dans le cadre de la COP21 (Conférence sur le Climat).

Dans l'état actuel des choses, cependant, ni la Convention, confirmée par les États signataires en 2013, ni la COP21 ne peuvent être respectées dans la région occidentale alpine à cause du manque de compétitivité de la ligne historique ferroviaire du Fréjus, le tunnel ferroviaire transfrontalier le plus vieux des Alpes (1871 - projet datant de 1857).

La ligne de passage entre Bardonecchia et Modane a été conçue, comme pour toutes les anciennes lignes alpines, à une altitude élevée, atteignant 1.335 m. Le service est fortement limité par les caractéristiques de la ligne : près de 40 kilomètres de tunnels aujourd'hui dépourvus des normes de sécurité nécessaires pour fonctionner à plein régime et avec des pentes élevées (plus de 30% sur certains points) qui conduisent à utiliser jusqu'à trois locomotives pour tracter les trains de marchandises, avec un impact négatif en termes de coûts (plus 50% environ par rapport à la concurrence), de consommation d'énergie et de pollution. En outre, la capacité théorique de cette ligne de passage est calculée sur le double sens de marche mais, en réalité, à cause du manque d'issues de secours, le croisement de trains de voyageurs et de marchandises dangereuses (qui constituent une part importante du transport ferroviaire de marchandises) sont interdits, ralentissant fortement l'exploitation.

Outre la sécurité et les pentes, la liste des restrictions inclut le tractage de plus de 650 tonnes (contre 1600 pour les lignes modernes comme celle du Gothard), la longueur maximale du train de 550 mètres contre 750 mètres pour les normes européennes, le tracé tortueux, les tensions d'alimentation électrique de la suspension de caténaire, différentes entre la France et l'Italie.

C'est pour ces raisons que la ligne Turin Modane est désormais hors marché, ayant perdu 70% du trafic au cours des 15 dernières années, et progressivement abandonnée des opérateurs (seules 8% des marchandises sont transportées par voie de chemin de fer, contre 29% en Autriche et 70% en Suisse).

Ce déclin se traduit aussi par un impact financier sur le prix de vente des marchandises : le coût de production par tonne transportée est de 67% supérieur à celui des Tunnels de base, en cours de réalisation ou déjà présents sur tous les points de passage des Alpes (Lötschberg, Gothard, Ceneri, Zimmerberg, Brenner, Koralm, Semmering). Toutefois, le trafic routier existe et est caractérisé par un échange économique important, aujourd'hui à nouveau en croissance.

L'offre ferroviaire n'est pas en mesure d'intercepter le trafic routier. Ces défis, qui se concentrent sur la partie montagne, pourront être résolus grâce à la mise en œuvre du tunnel de base du Mont-Cenis, l'œuvre la plus importante de la Nouvelle Liaison Ferroviaire Lyon-Turin qui transformera le tronçon en une ligne de plaine.

■ **92% du trafic de marchandises entre la France et l'Italie se concentre sur l'autoroute. Chaque année, plus de 2.5 millions de poids lourds parcourent les vallées, causant de graves problèmes pour l'environnement alpin.**

Le scénario international

Le développement des infrastructures en cours dans le secteur ferroviaire au niveau mondial

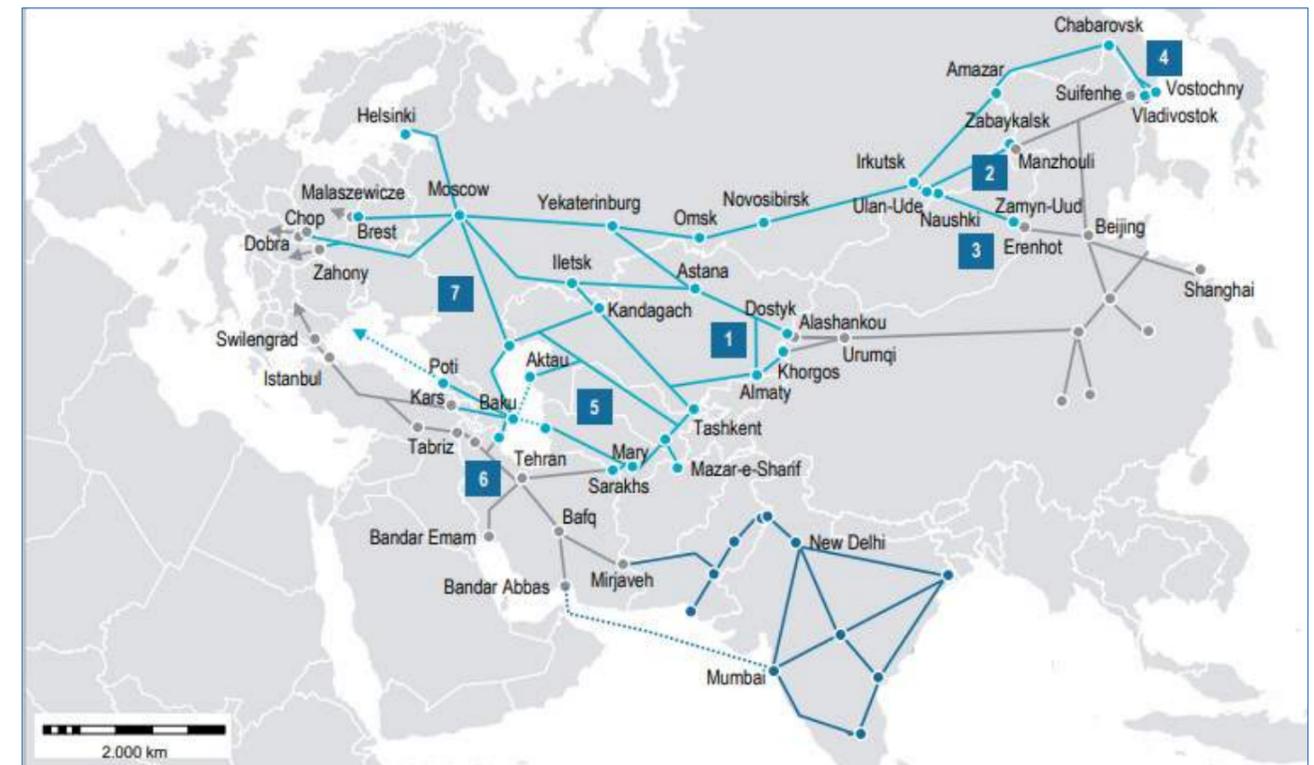
Les réseaux ferroviaires sont au centre du développement de l'infrastructure qui traverse le monde de l'Europe à l'Asie, de l'Afrique à la Nouvelle Zélande, jusqu'aux États-unis, un temps réticents à l'investissement dans La Grande Vitesse. La région eurasiatique est la région la plus concernée par la révolution des transports menée par l'Europe d'un côté, avec les investissements à la base du Transeuropean Network, et de l'autre côté l'avancement chinois avec le Belt and Road Initiative (initialement One Belt One Road), le plan annoncé par le président Xi Jinping en septembre 2013, qui prévoit le développement de nouvelles infrastructures énergétiques, de l'industrie et des transports, au-delà de ce que la participation à des projets de nouvelles infrastructures (chemins de fer à grande vitesse, voies rapides, ports), autant en Chine que dans les Pays asiatiques et européens le long de la «Nouvelle route de la Soie», de l'Atlantique au Pacifique.

Le premier signe tangible sur le front des chemins de fer de la volonté de la Chine de créer des liaisons terrestres de plus en plus rapides et plus fréquentes avec l'Europe sont les premiers plans de marchandises qui, de 2014 à aujourd'hui, ont été créés entre les principaux problèmes économiques des deux continents : Madrid, Lyon, Rotterdam, Londres ne sont que quelques-uns des abordages les plus importants de la «route de la Soie ferroviaire». Il y a 10 ans, aucun service direct transport de marchandise n'existait alors qu'aujourd'hui, environ 35 villes chinoises sont connectées par un service ferroviaire, au moins hebdomadaire, avec 34 villes européennes.

Principales lignes ferroviaires Eurasiatiques

Une donnée photographie la croissance significative du chemin de fer : la part de marchandises transportées sur cet axe, en plus de croître à une vitesse inattendue, a augmenté de 144% au cours de la première moitié de 2017 par rapport à la même période de 2016 et de 73% en 2018 par rapport à 2017¹. Une étude de l'International Union of Railways estime que les services ferroviaires pourraient doubler de volume au cours des 10 prochaines années².

Côté Europe, le document fondamental «Elements for new EU strategy on China», qui définit la stratégie européenne par rapport au programme du Belt & Road Initiative, met en lumière à quel point la volonté de l'Union Européenne est de trouver une ligne commune entre les différents Pays membres pour participer au renforcement de la connectivité, sans laisser le gouvernail des investissements uniquement à des opérateurs chinois³.



Source : Roland Berger, «Eurasian Corridors Ferroviaires : What Opportunities for Freight Stakeholders?» International Union of Railways, Octobre 2017

¹ China Railway Construction Corporation Limited (CRCC)

² Roland Berger, «Eurasian Rail Corridors: What Opportunities for Freight Stakeholders?» International Union of Railways, Octobre 2017

³ Elements for a new EU strategy on China – Bruxelles 22.06.2016

Nombre de services ferroviaires annuels Europe-Chine

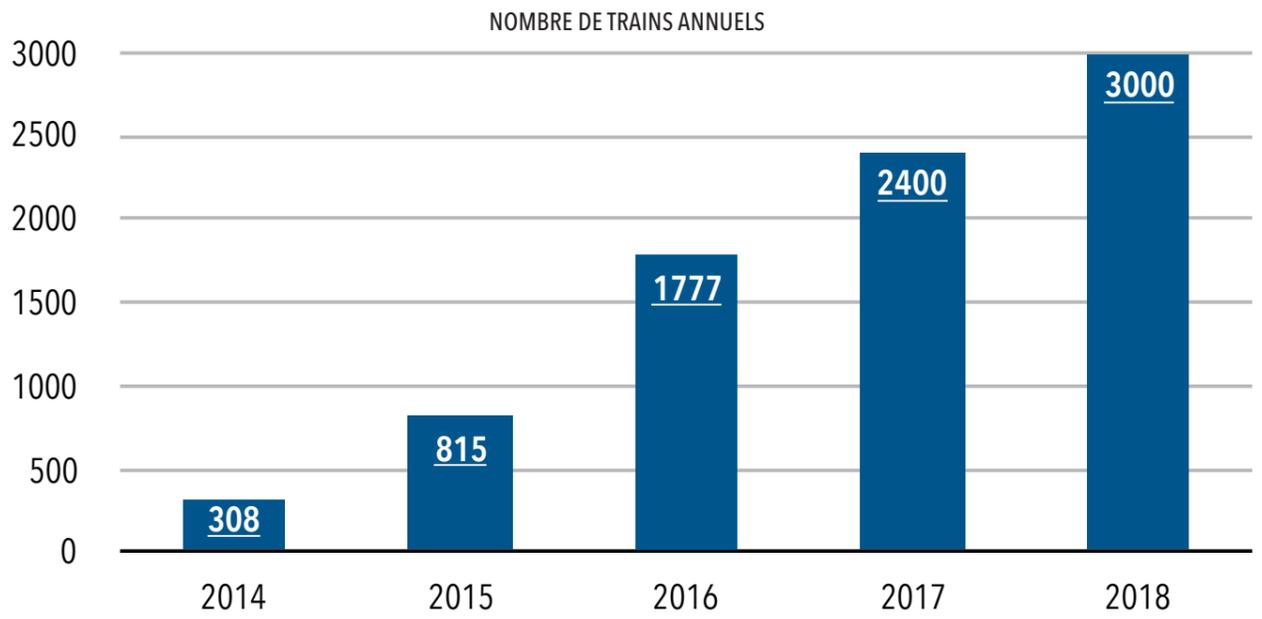
L'analyse du trafic entre l'Europe occidentale et l'Asie permet de mieux cerner la dynamique des trafics ferroviaires sur les 5 dernières années :

- Les services réguliers de transport intermodaux actuels se situent uniquement dans le couloir nord (les infrastructures des autres corridors dessinés par la BRI, centrales et du sud, sont en cours de construction) ;
- Les circulations ont doublé chaque année pendant la période 2014-2016. En 2017-2018, les circulations ont augmenté de 600 trains.

En dépit de ce scénario de croissance continue le chemin de fer reste, à grande échelle, un segment largement minoritaire par rapport à l'avion et au bateau, qui représente toujours 94% du marché pour le poids des marchandises transportées et à 64% pour la valeur en 2016.

Les coûts du transport ferroviaire, les temps d'attente aux frontières pour le contrôle des documents, les différents écarts qui obligent à l'échange des véhicules, le passage de lignes à grande vitesse à des lignes non encore modernisées, rendent l'offre ferroviaire moins compétitive.

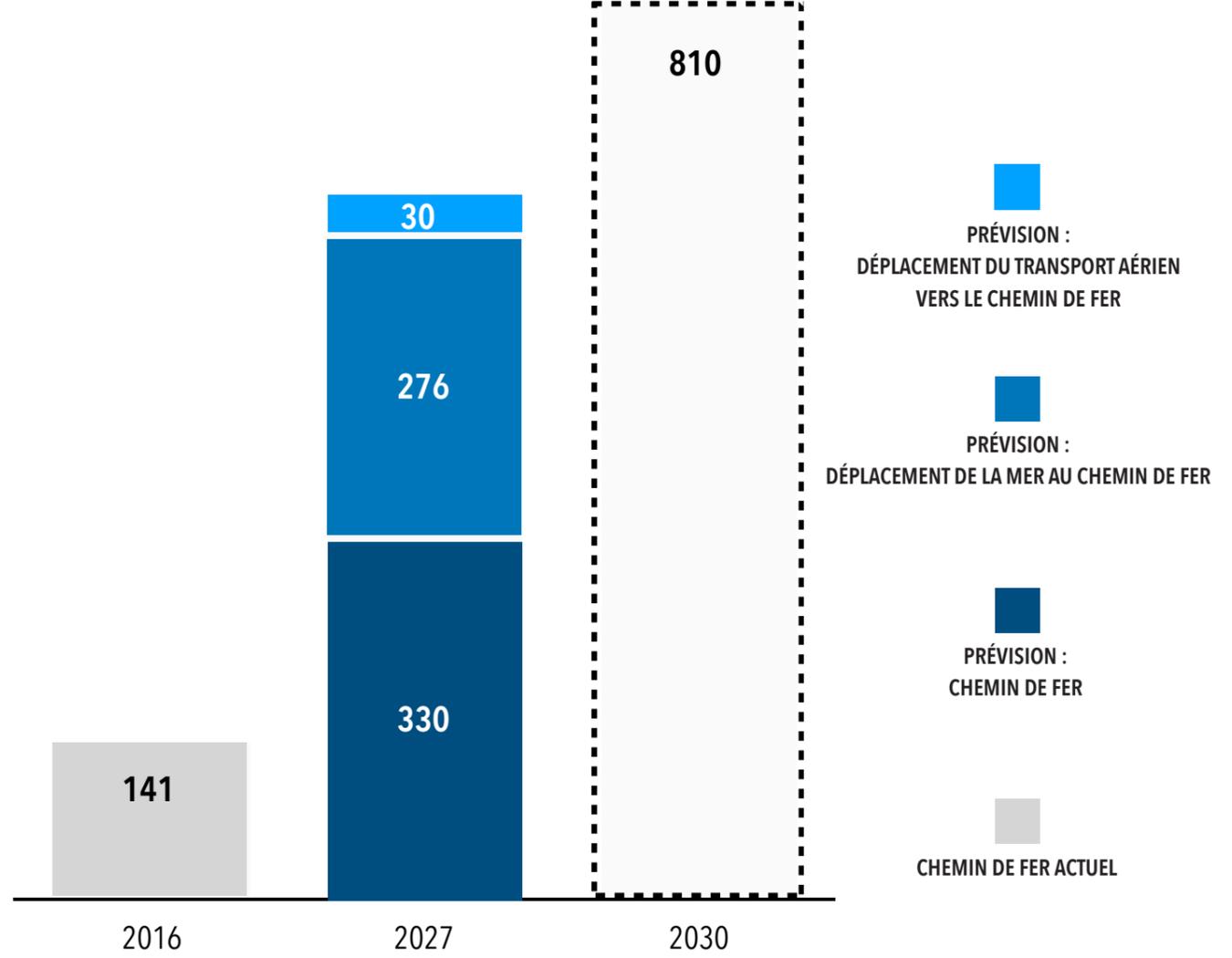
Les investissements dans de nouvelles lignes à grande vitesse/grande capacité sont pourtant à la base d'une éventuelle croissance significative du segment du transport ferroviaire, en incluant le couloir Sud des Pays le long de la nouvelle route de la Soie comme le Kazakhstan, l'Ouzbékistan, le Turkménistan, l'Iran, l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie pour arriver à la Bulgarie en union européenne Svilengrad/Kapikule. Selon les prévisions de l'IUOR on devrait arriver à un total de marchandises transportées sur le segment eurasiatique de 810.000 TEU si les projets en cours de construction sont terminés comme prévu.



Source : SYSTRA sur la base de Study on Eurasian rail corridors, UIC/Roland Berger pour la période 2014-2016, relevés et des estimations pour 2017-2018

La prévision de croissance à 2030 du transport ferroviaire de marchandises eurasiatique

De l'autre côté de l'atlantique, les États-unis poursuivent les projets de nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire parmi lesquelles se distinguent notamment les trains qui circulent à 355 km/h entre Washington, D.c. et Boston et la ligne Nord Américaine de AV entre Rochester et minneapolis-St Paul qui est maintenant dans une phase de recherche de financement privé pour un coût prévu de 4.2 MLD \$.



Source : Roland Berger, «Eurasian Corridors Ferroviaires : What Opportunities for Freight Stakeholders ?» International Union of Railways,



Entre efficacité et écologie, Lyon-Turin dans les lignes directrices de l'Est vers l'ouest

La révolution de la mobilité et la nécessité du passage intermodal de la route vers le rail, plus économique et plus durable, comme souligné précédemment, n'implique pas uniquement le territoire européen. Dans le monde entier se construisent aujourd'hui des voies qui pourraient un jour relier à travers le monde les grandes puissances du monde de l'économie, en traversant les Pays en voie de développement qui, jusqu'à présent, en partie à cause d'un réseau de transport arriéré, ont souffert de l'isolement économique. De la Chine aux États-Unis, les projets de liaisons ferroviaires à grande vitesse demandent des investissements considérables, des technologies de pointe et des coopérations internationales.

Il est possible de citer comme exemple : la ligne à grande vitesse (AV) qui reliera Los Angeles à San Francisco, le Belt & Road Initiative chinois, un plan de 4.6 milliards de dollars par lequel sera reconstruite la route de la Soie, en mettant notamment des liaisons ferroviaires à grande vitesse, le projet de chemin de fer AV entre Moscou et Kazan en Russie, ou encore les projets en cours d'élaboration en Autriche pour participer à cette «révolution ferroviaire». Le Forum des Villes des Routes de la soie est l'une des initiatives qui ont entrevue la grande chance de faire le lien entre l'Orient et l'Occident dans le Métro du METR, le grand croisement de voies de chemin de fer à grande vitesse.

Les engagements de ce Forum ont été confirmés par la Charte de Turin, signée en 2015 par les maires de grandes villes de nationalité différente. La simulation créée en ligne par MIR Initiative, la forge de ce projet de coopération internationale, est fascinante et son impact est de pouvoir voyager en train de Lyon à Pékin, en passant par Turin et Milan, en à peine un jour de voyage.

Dans ce monde de transition vers un chemin de fer mondial, les points de passage entre Lyon et Turin constitueront les axes stratégiques pour les échanges commerciaux, en particulier dans le cadre de la région METR (Moyen Orient, Europe, Turquie et Russie). Tout cela à condition que des politiques actives et tournées vers l'avenir sachent moderniser les infrastructures et le système portuaire, en évitant que nos Pays soient contournés par la grande révolution en cours.

La Gouvernance de TELT

Tel que défini par les Statuts signés par les deux États, TELT est une société anonyme simplifiée, régie par l'«Accord du 30 janvier 2012 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin» («l'Accord du 30 janvier 2012»), réglementée par les lois et règlements français en vigueur et par ses Statuts.

Le cadre réglementaire, qui définit la mission et conditionne l'action - et par conséquent l'organisation - de TELT, est établi dans l'accord mentionné ci-dessus :

- a) Elle est le Promoteur Public de l'ouvrage, en tant que Société anonyme Simplifiée (SAS), de droit français ;
- b) Elle a son siège à Chambéry (France) et la direction opérationnelle (siège opérationnel) à Turin (Italie) ;
- c) Elle est responsable :
 - de la conception, la réalisation et de l'exploitation de la section transfrontalière, partie commune italo-française, de la nouvelle ligne de liaison ferroviaire mixte de marchandises et de voyageurs Lyon-Turin et
 - de l'exploitation de la ligne historique du Fréjus, à la condition fixée par l'article 24- Modification de la Convention du 29 janvier 1951, de l'Accord du 30/01/2012.

La mission de TELT est donc en deux phases :

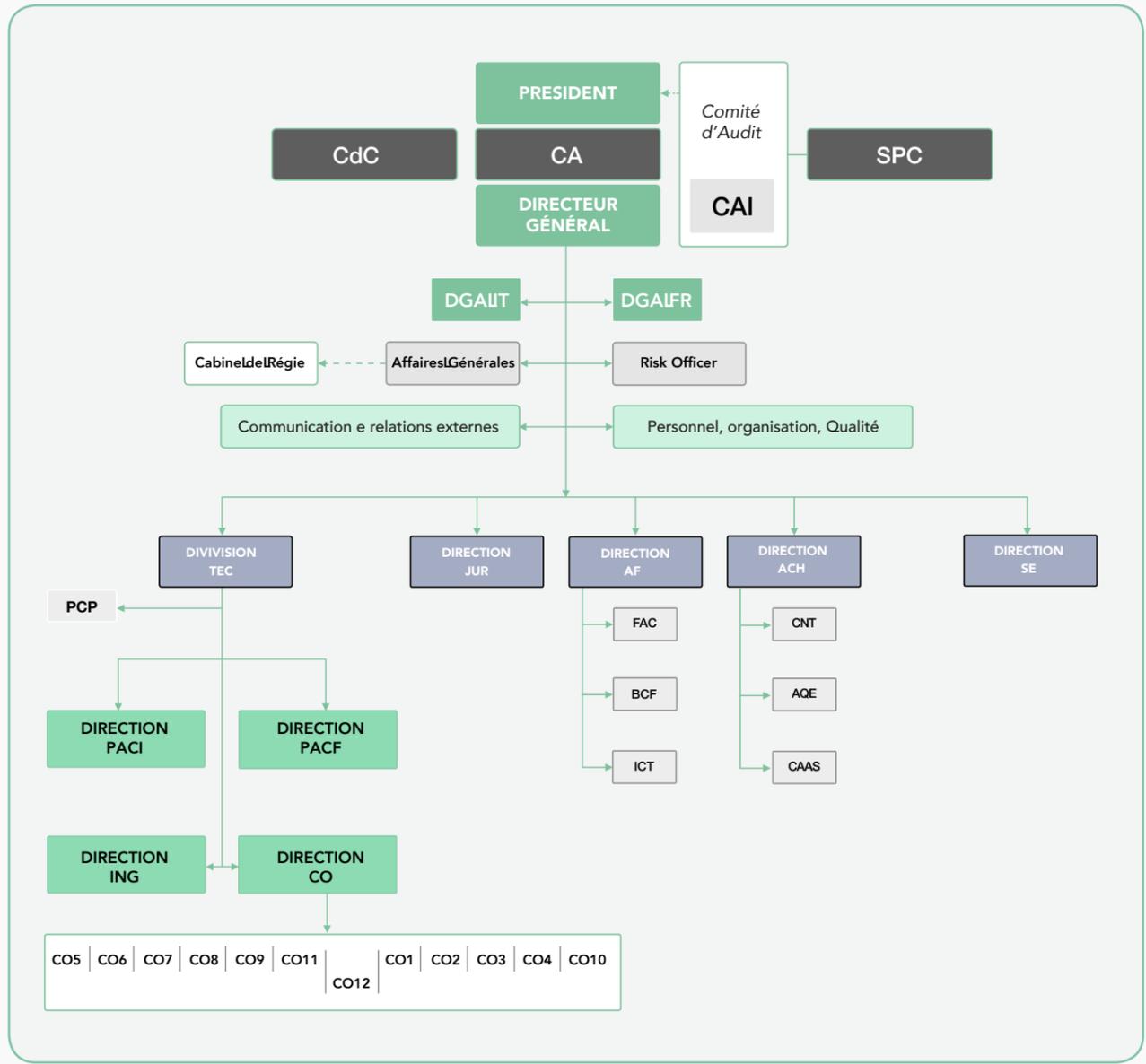
- Une première phase, axée sur la mise en œuvre du Projet, c'est-à-dire sur la construction de l'infrastructure ferroviaire (investissements) ;
- Une deuxième phase, centrée sur l'exploitation du réseau, c'est-à-dire sur la gestion de l'infrastructure ferroviaire (entretien et circulation).

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa mission, TELT veille à la conclusion et à la surveillance de tous les types de contrats nécessaires.

Le modèle d'organisation

LES ORGANES DE DÉCISION			
Le conseil d'Administration		Assemblée Générale	
Les tâches et missions L'organisation sociale de TELT repose essentiellement sur le Conseil d'Administration, un organe qui garantit le contrôle permanent de la gestion de la Société dans les conditions prévues par les Statuts.	Composition Il est composé de dix membres avec droit de vote (les «Administrateurs»), dont le Président et le Directeur Général, qui en sont membres de droit, et quatre Administrateurs désignés par chacun des États et confirmés par des Associés pour une durée renouvelable de six ans. Parmi les membres qui n'ont pas le droit de vote, il y a : un membre représentant l'Union Européenne, doté d'un fort pouvoir de «persuasion morale» étant l'un des financeurs du projet, et les représentants des Régions du piémont et Auvergne Rhône-Alpes, qui participent en qualité d'observateurs.	Les tâches et missions Elle prend les décisions collectives qui relèvent de la compétence des Associés, comme modifier les statuts, modifier le capital social, nommer les Commissaires aux comptes, approuver le budget annuel et la répartition des produits, ratifier et approuver les Accords réglementés, approuver la transformation de la Société, et plus généralement toute opération ayant pour effet d'augmenter les engagements des Associés, la fusion, la scission ou les apports partiels d'actifs soumis au régime des scissions et autres.	Composition Elle est constituée des actionnaires. Conformément à l'Article 20.1 des Statuts, chacun est représenté par son représentant légal ou par un représentant qu'il doit désigner, ou par son suppléant. Chaque associé dispose d'un nombre de voix égal au nombre d'actions détenues. Le Président et le Directeur général participent à l'assemblée générale, mais sans prendre part au vote, n'ayant pas la qualité d'associé de la Société. L'assemblée est présidée par le Président ou, en son absence, de toute autre personne désignée à cet effet par les Associés.
LES ORGANES DE CONTRÔLE EXTERNE			
Commission des contrats		Service Permanent de Contrôle	
Les tâches et missions Elle est instituée pour garantir le respect des principes définis à l'article 6.5 de l'Accord du 30 janvier 2012, les exigences du choix de l'offre économiquement la plus avantageuse et la rigueur financière dans l'exécution des contrats.	Composition Elle est composée d'experts indépendants reconnus pour leurs compétences dans les aspects techniques, juridiques, économiques et financiers de l'appel d'offres et de l'exécution des contrats de la Société. Les experts ne peuvent pas être membres du Conseil d'Administration.	Les tâches et missions Il a la mission de veiller à la bonne exécution du projet de nouvelle ligne et, au niveau plus général, au bon fonctionnement de la Société. Il veille en particulier au respect de la bonne utilisation des fonds publics, à l'efficacité économique, financière et technique.	Composition Il est composé d'experts dans les domaines concernés par l'activité de la Société.
AUTRES ORGANES DE GOUVERNANCE EXTERNE			
Comité de Rémunération	Comité d'Éthique		Comité d'Audit
Il a pour mission de déterminer la rémunération du Président et du Directeur Général.	Il supervise l'application du Code Éthique		Créé au sein de la Présidence, avec la mission de renforcer les niveaux de contrôle internes et externes qui existent déjà et de consolider la gouvernance interne.
MODALITÉS DE DÉSIGNATION DES PRINCIPALES OBLIGATIONS DE TELT (ACCORD DE 2012)			
Nommés par l'Italie			
Directeur Général Directeur Administration et Finances			
Nommés par la France			
Président du Conseil d'Administration Président de la Commission des contrats Président du Service permanent de contrôle Directeur juridique			

La société est organisée en Directions comme indiqué dans le tableau ci-après :



La Politique Générale de TELT

Le modèle d'organisation, la gestion et le contrôle des activités de TELT, compte tenu de la nature publique du Projet et des ressources mises à sa disposition pour sa mise en œuvre, poursuit l'excellence à travers :

- La qualité de l'organisation (efficacité dans la réglementation des activités) ;
- L'éthique de la gestion (respect des «valeurs d'entreprise», en référence particulière à la légalité, dans la gestion des activités).

Sur le fond de ces lignes directrices générales, TELT, consciente de gérer la réalisation d'un ouvrage objet et symbole d'un conflit qui dépasse la nature d'une infrastructure ferroviaire, s'est dotée d'un système d'organisation capable d'aller au-delà de la capacité constructive, de l'efficacité administrative de gestion et du strict respect des réglementations. Dans le détail, dans le cadre des réunions du Comité de Direction, pas un organe mais un outil de mise à jour du collège, qui se réunit régulièrement et qui comprend les directeurs, le Risk Officer et pour préparer le Conseil d'Administration, y compris le Président - le management a établi ses principes stratégiques et, en particulier, les principales orientations sur lesquelles repose la politique directionnelle de TELT :

- Le respect des objectifs du Grant Agreement,
- La transparence et la qualité des contrats,
- L'importance du travail et de la sécurité sur les chantiers,
- L'importance de la concurrence à l'échelle internationale pour la participation aux appels d'offres et l'attention aux territoires.

Ces exigences sont manifestement indispensables pour TELT mais, plutôt que d'être des objectifs à atteindre, elles deviennent la norme pour accéder à un niveau plus élevé que légitime, culturel, qui a à cœur d'atteindre l'«excellence pluridisciplinaire», à savoir la recherche de la «valeur ajoutée» dans tous les domaines, le social, l'environnemental, des paysages à la technologie, de la formation à la sécurité.

TELT s'engage à développer ces questions avec les communautés locales, par le biais de la concertation dans les enceintes parlementaires (l'Observatoire et le Pacte pour le Territoire en Italie et la Démarche Grand Chantier en France), dans le cadre des grandes orientations du Global Compact des Nations Unies et selon les prescriptions du Système Qualité dont la société s'est dotée en 2017 et qui a reçu la certification ISO 9001.

Le système de contrôle interne de TELT

La gestion des risques, tant externes qu'internes, est directement liée aux objectifs que TELT se pose, étant donné qu'elle peut influencer sur leur mise en œuvre. Dans ce contexte, il est donc essentiel d'introduire des «défenses», considérées comme un système de règles et de contrôles qui, par le biais de l'identification, l'évaluation et le suivi des risques, peut atténuer leur impact sur la société, avec l'objectif de maintenir toutes les incertitudes sous un certain niveau jugé acceptable par la Direction de TELT.

Ce système de normes est qualifié de Système de Contrôle Interne et de Gestion des Risques, qui représente l'instrument préventif qui aide les organes de la direction à prendre des décisions sur mesure, responsables et visant à la réalisation des objectifs. Il semble donc être une véritable libération de la Gouvernance de la société, car il contribue à la diriger en ligne avec les objectifs définis par le Conseil d'Administration. En outre, l'adoption de ce système favorise la diffusion de la culture du contrôle : Un ensemble de règles de conduite qui définissent la capacité (collective et individuelle) d'identifier, de mesurer et d'atténuer les risques, en vue d'effectuer des choix plus conscients, de déterminer la priorité des actions et toutes les alternatives.

Depuis début 2017, TELT a éprouvé le besoin de structurer ce processus de gestion en son sein, de manière à pouvoir faire au mieux pour la mise en œuvre du projet. En effet, depuis le mois de septembre 2017, la gestion des risques est devenue une partie du Système de Gestion Intégré Qualité, Environnement, Sécurité du Travail et Sécurité des données.

Le Risk Management, étroitement lié à la mise en conformité avec la norme ISO 9001, naît dans la dimension opérationnelle des «processus» de TELT, autour duquel s'organisent des rôles, des activités, des contrôles et de la responsabilité. Les risques sont évalués au moment où le système Intégré de Gestion Qualité Intégré est défini, mis en œuvre et maintenu, et chaque processus et activité qui lui sont liés.

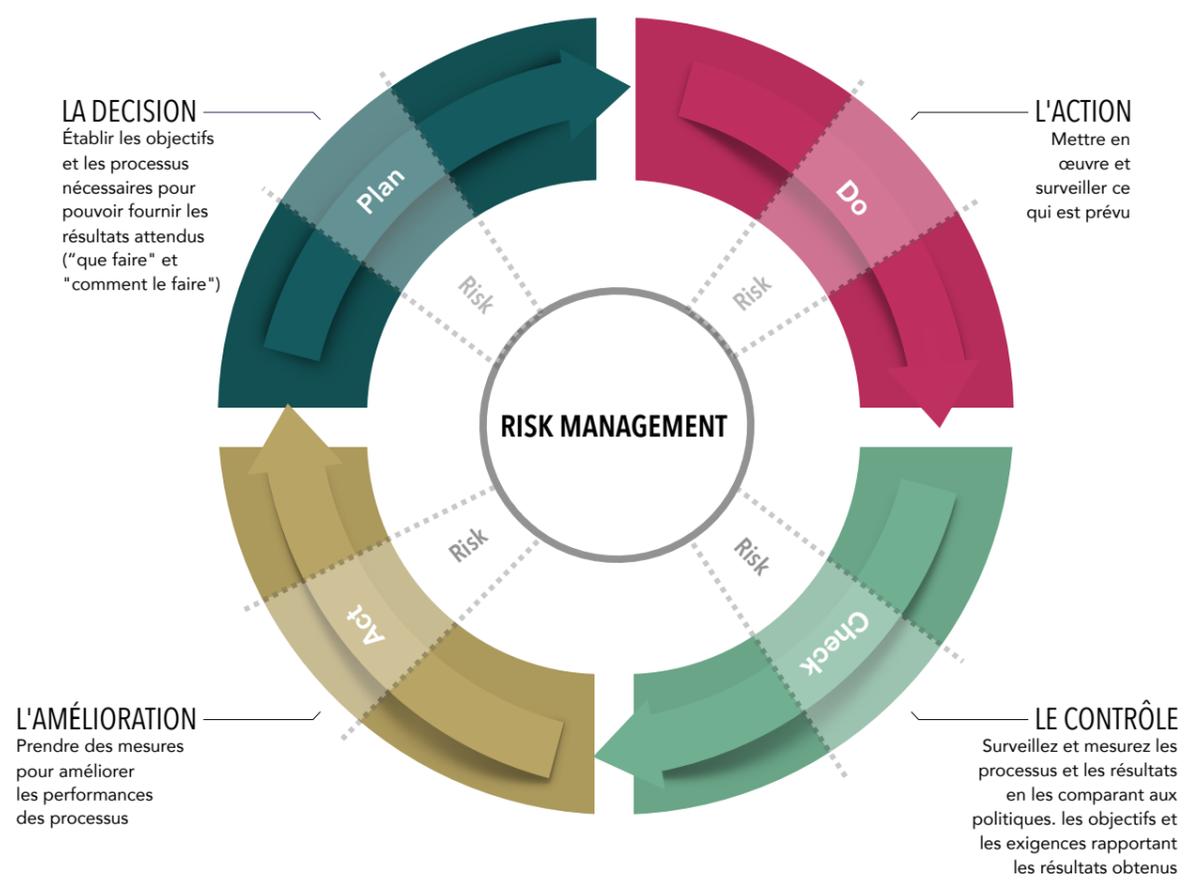
En utilisant ce type d'approche, une performance peut être gérée par la méthodologie PDCA (Plan-Do-Check-Act), qui fonctionne comme un cycle d'amélioration continue du système, en tenant compte à la fois des risques et des objectifs de chaque étape.

La gestion des risques, étant un processus, exige des mises à jour régulières afin de vérifier la présence de nouveaux risques ou de réévaluer la probabilité ou la gravité de ceux déjà identifiés.

En particulier, la mise à jour interne des analyses de risques est faite avec une fréquence trimestrielle, tandis que l'ensemble du Risk Management est revu annuellement, en produisant un rapport de synthèse pour le Directeur Général en ce qui concerne le fonctionnement du Système de Contrôle Interne et de Gestion des Risques de TELT.

Les risques avec priorité majeure déterminés par TELT peuvent être répartis en quatre catégories :

- 1. L. Ceux qui font obstacle au respect des délais et des coûts de la mise en œuvre du projet;
- 2. Ceux ayant un impact sur l'environnement ou en mesure de créer des conditions qui conduisent à des accidents sur le lieu de travail;
- 3. Ceux liés à l'éventuelle perméabilité aux fraudes et à la corruption.
- 4. Ceux qui peuvent provoquer la violation des règles applicables du cadre des règles de référence générale composé des Statuts, du Code d'Éthique, du modèle d'organisation, de la gestion et du contrôle, le Règlement Intérieur des Contrats, système de délégations de pouvoirs et des responsabilités et les meilleures pratiques nationales et internationales.



Les risques en résumé

DÉLAIS ET COÛTS	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ET ACCIDENTS DU TRAVAIL
FRAUDES ET CORRUPTION	VIOLATION DES RÈGLES

Afin d'atténuer les risques identifiés, les différents contrôles, fixés en termes de règlements, de procédures ou d'instructions opérationnelles, sont suivis par tout le personnel de TELT, à tous les niveaux de la Société et à différentes étapes dans le déroulement des processus, équivalent à des contrôles préventifs et successifs.

Le système de Contrôle Interne et de Gestion des Risques de TELT est précisément l'ensemble des structures organisationnelles, normes et règles internes qui permettent une conduite de la société correcte et cohérente avec ses objectifs au moyen d'un processus de définition d'acteurs, tâches et responsabilités des divers organes et les fonctions de contrôle et d'identification, de mesure, Gestion et suivi des principaux risques, ainsi qu'à travers la structuration de flux d'information appropriés pour assurer la circulation des informations. Ce Système contribue à assurer l'efficacité et l'efficience des processus sociaux, la fiabilité de la relation financière, la sauvegarde du patrimoine social, le respect des lois, règlements, du Statut, du Code d'Éthique et des instruments juridiques internes.

Dans ce contexte, il faut également citer le dispositif de whistleblowing, qui prévoit la possibilité pour le personnel et les collaborateurs, tant en interne qu'en externe de dénoncer (en forme strictement confidentielle, même si ce n'est pas anonyme) les activités suspectes de violer la loi, les règlements et les principes et les règles du modèle de gestion, l'organisation et le contrôle de la Société.

La complexité de l'ouvrage que TELT réalise rend nécessaire, comme prévu dans les règlements et les meilleures pratiques de référence, une supervision pour la gestion des risques en trois niveaux :

1.1 Premier niveau de contrôle : le «contrôle opérationnel» est constitué de l'ensemble des activités de contrôle que les différentes Structures d'organisation/Figures d'organisation jouent sur ses processus afin d'assurer le bon déroulement des opérations. TELT confie le contrôle de premier niveau à la responsabilité première du Process Owners (les Directeurs), considérée comme faisant partie intégrante de tout le processus social. Les structures d'organisation/Figures d'organisation sont, notamment, les premiers responsables du processus de contrôle interne et de gestion des risques.

2.1 Le deuxième niveau de contrôle : Les fonctions de deuxième niveau sont des figures avec des tâches spécifiques et la responsabilité de contrôle sur les différentes sections/typologies de risque ; ils surveillent les risques d'entreprise, proposent des lignes directrices sur les systèmes de contrôle et de vérification de leur adéquation afin d'assurer l'efficacité et l'efficience des opérations, le contrôle approprié des risques, la fiabilité des informations, la conformité avec les lois, règlements et procédures internes. Le «contrôle du système» et les analyses des risques ont été confiés par TELT au «**Risk Manager**», rôle attribué à la responsable de la Fonction Contrôle Interne et Gestion des Risques. En ce qui concerne la sécurité, l'environnement, la qualité et le contrôle de gestion, les fonctions de référence de leurs Directions supportent le Risk Manager afin de renforcer le contrôle interne de second niveau.

3.1 Troisième niveau de contrôle : Le «contrôle institutionnel», est confié aux entités qui fournissent une «assurance» indépendante sur le fonctionnement adapté et effectif du premier et deuxième niveau de contrôle et, en général, du système de Contrôle Interne et de Gestion des Risques. Il a pour but d'évaluer l'exhaustivité, l'adéquation, le caractère et la fiabilité en termes d'efficacité et d'efficience du système de contrôles internes ainsi que d'identifier les violations des procédures et des règles applicables à TELT. Statutairement ce rôle est confié principalement au «Service Permanent de Contrôle» (SPC) et à la «Commission des Contrats» (CDC). Enfin, comme prévu dans le «Code éthique» (CE) de TELT, le «Comité d'éthique» est institué, composé de quatre membres du Conseil d'Administration, dont deux nommés par la partie française et deux autres par la partie italienne, ainsi que le Président en exercice de la Commission Intergouvernementale franco-italienne qui préside le projet Lyon-Turin. Le Comité est l'organe qui supervise le Code d'Éthique, en particulier ses contenus, ses normes et son application dans TELT. Les modalités d'intervention des fonctions de contrôle de troisième niveau sont régies par des règlements respectifs - pour SDC et CDC - et par le Code d'Éthique pour le Comité d'Éthique.

■ **L'objectif final de ce processus est clair : L prouver qu'elle est capable de fonctionner au mieux et à tous les niveaux de la Société pour parvenir à l'œuvre dans le respect des critères fixés, en termes de temps, des coûts et la sécurité.**

Les systèmes de gestion adoptés

TELT a obtenu quatre certifications : Sécurité et Santé au travail (OHSAS 18001), Environnement (ISO 14001), Sécurité de l'information (ISO 27001) et Qualité (ISO 9001). Dans l'optique de poursuivre ses objectifs d'excellence dans tous les domaines, du technique à l'environnement, la sécurité et le respect de la légalité, le Promoteur Public a en effet décidé de faire certifier ses processus d'entreprise sur la base de normes internationales. Les certifications ont une durée de trois ans, avec une révision tous les douze mois.



2

LA RESPONSABILITÉ
SOCIALE
D'ENTREPRISE
POUR TELT

2.1	L'adhésion au UN Global Compact et contribution aux ODD	37
2.2	Les parties prenantes de référence et les moyens de communication	41
2.3	Analyse de materialité	61
2.4	Valeur économique pour les parties prenantes	63

L'adhésion au UN Global Compact et contribution aux ODD

Le parcours de TELT dans son adhésion au Global Compact



Le 2 novembre, TELT intègre le Global Compact afin de soutenir les objectifs des Nations Unies et de promouvoir les valeurs du Global Compact dans le réseau de ses parties prenantes.

2015

La Société est sponsor du Global Compact France dans la catégorie organisations actives dans le secteur public.

2016

En novembre, TELT livre sa première Communication sur l'Engagement (COE-Communication on Engagement), pour communiquer ses progrès dans la mise en œuvre des dix principes.

2017

- TELT est la première
- société qui s'occupe de la
- réalisation et de la gestion
- à suivre d'un tunnel alpin
- à mettre en place un
- véritable **Rapport RSE**

Depuis sa constitution, TELT a entamé un processus de consolidation sociale qui a vu l'intériorisation - en différents aspects de sa politique - des dix principes du Global Compact, reportés brièvement ci-après :



<p>DROITS DE L'HOMME</p> <p>ou le respect du droit international en la matière et l'engagement de ne pas se rendre complice de violations</p>	<p>RESPECT DES RÈGLES DE TRAVAIL</p> <p>ou la liberté d'association, le droit de négociation collective et la condamnation de toute forme de travail forcé ou obligatoire, de travail des enfants ou de discrimination</p>	<p>L'ENVIRONNEMENT</p> <p>le choix du principe de précaution face aux problèmes liés à l'environnement, la promotion d'une plus grande responsabilité en matière environnementale, la mise en place de politiques de promotion du développement et de la diffusion de technologies respectueuses de l'environnement</p>	<p>LA LUTTE CONTRE LA CORRUPTION</p> <p>sous toutes ses formes, y compris l'extorsion de fonds et la corruption</p>

1 NO POVERTY	2 ZERO HUNGER	3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING
4 QUALITY EDUCATION	5 GENDER EQUALITY	6 CLEAN WATER AND SANITATION
7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY	8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH	9 INDUSTRY INNOVATION AND INFRASTRUCTURE
10 REDUCED INEQUALITIES	11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES	12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION
13 CLIMATE ACTION	14 LIFE BELOW WATER	15 LIFE ON LAND
16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS	17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS	SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Le 2 novembre 2017 TELT a adhéré formellement aux engagements qui ont été cités, en remettant sa première Communication On Engagement (COE), en recevant l'appréciation des organisateurs du Global Compact France qui ont choisi le document parmi les trois meilleurs reçus des organisations sans but lucratif pour la période de deux ans 2016-2017.

Le 2 novembre 2019 est prévue la publication de la prochaine COE, qui sera constituée du présent Rapport RSE, qui est également le moyen choisi par TELT pour renouveler en même temps les engagements pris.

Ces engagements sont étroitement liés aux Objectifs de Développement Durable (ODD) des Nations Unies.

Les objectifs de développement durable

Le 25 septembre 2015, les Nations Unies ont approuvé l'Agenda Mondial pour le développement durable (Agenda 2030) et les 17 Objectifs de Développement Durable (ODD) à atteindre d'ici 2030.

La mise en œuvre de l'Agenda nécessite une implication forte de la part de tous les acteurs de la communauté : entreprises, secteur public, société civile, institutions caritatives, universités, centres de recherche, opérateurs de l'information et de la culture.

Dans ce cas également, TELT estime pouvoir apporter sa contribution à la réalisation de ces objectifs. À cet égard, lors de la rédaction de la COE 2016-2017, TELT a indentifié été identifiés par les ODD sur lesquels les activités de business pèsent le plus.

En particulier, les objectifs sur lesquels TELT estime pouvoir agir sont les suivants :

3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING	Santé et bien-être Assurer la santé et le bien-être pour tous et à tout âge
5 GENDER EQUALITY	L'égalité entre les hommes et les femmes Atteindre l'égalité des genres et émanciper toutes les femmes et les filles
7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY	Une énergie propre et abordable Garantir à tous l'accès à des systèmes d'énergie économiques, fiables, viables et modernes
8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH	Un travail décent et une croissance économique Stimuler une croissance économique durable, inclusive et viable, le plein emploi et un travail décent pour tous
9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE	Les entreprises, l'innovation et les infrastructures Construire une infrastructure résiliente et promouvoir l'innovation et une industrialisation juste, responsable et durable
10 REDUCED INEQUALITIES	Réduire les inégalités Réduire les inégalités en interne et entre les Nations
11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES	Villes et communautés durables Rendre les villes et les installations humaines inclusives, sûres, viables et durables
12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION	Consommation et production responsable Garantir des modèles durables de production et de consommation
13 CLIMATE ACTION	Lutte contre le changement climatique Promouvoir des actions, à tous niveaux, pour lutter contre le changement climatique
14 LIFE BELOW WATER	La vie aquatique Conserver et utiliser de façon durable les océans, les mers et les ressources marines pour le développement durable
15 LIFE ON LAND	La vie terrestre Protéger, restaurer et favoriser l'utilisation durable de l'écosystème terrestre
16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS	La paix, la justice et des institutions fortes Réduire considérablement la corruption et les abus de pouvoir sous toutes leurs formes. Développer à tous les niveaux des institutions efficaces, responsables et transparentes
17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS	Partenariat pour les objectifs Renforcer les moyens de mise en œuvre et renouveler le partenariat mondial pour le développement durable

Les activités et les initiatives de communication

Depuis son entrée dans le Global Compact à ce jour, TELT a communiqué les valeurs auxquelles elle adhère à plusieurs niveaux, du site internet aux campagnes de promotion dans la presse traditionnelle. Pour augmenter le degré de conscience des salariés, en 2018, elle a créé une campagne de communication interne avec affichage de posters dans les bureaux de Rome, Turin et du siège de Le Bourget du Lac sur les principes du Global Compact et sur les initiatives de TELT en ligne avec les ODD.

Les mêmes contenus ont fait partie intégrante de certains événements tels que :

- Une conférence de presse à Turin et un communiqué de presse diffusé en Italie et en France en 2015, à l'occasion de l'entrée de TELT dans le Global Compact, où la société a déclaré son engagement pour les dix principes, en conformité avec sa politique poursuivie depuis sa création ;
- Les roadshow d'information dédiés aux entreprises, et en particulier aux PME dans lesquels TELT a véhiculé les principes du Global Compact à environ 800 représentants d'entreprises de construction et de sociétés d'ingénierie entre la France et l'Italie ;
- Les événements du territoire, de Briançon à Chiomonte.

La politique de l'environnement et le Code Éthique de TELT, en cohérence avec les principes 7, 8 et 9 du Global Compact, sont aussi parmi les thèmes de la journée de séminaire organisée annuellement à Chiomonte pour les étudiants du Master GOMAP «Gouvernance et Management des Marchés Publics en appui au développement durable» de l'ILO.

Pour un approfondissement sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre des principes du Global Compact, en fin du présent Rapport RSE est annexé un tableau de correspondance qui met en rapport les dix principes avec les indicateurs du GRI Standard repris dans le document. De plus, pour chaque thématique du document, des ODD sont associés aux engagements du Global Compact et aux objectifs concrets que TELT poursuit.



Les parties prenantes de référence et les moyens de communication

«Les stakeholders, ou «parties prenantes», sont des groupes ou des personnes qui, raisonnablement, sont concernés de manière significative par les activités, les produits et/ou les services de l'organisation ou les actions qui peuvent influencer la capacité de l'organisation pour mettre en œuvre avec succès sa stratégie et atteindre ses objectifs.» (Source GRI).

L'engagement de TELT et sa configuration binationale ont fait que la ligne Lyon-Turin soit une expérience vertueuse de dialogue avec les citoyens, les territoires, les institutions publiques et les partenaires techniques. Le parcours actuel de la section transfrontalière est en effet le fruit d'un projet complexe, construit grâce à la participation.

En Italie, elle a été gérée par l'Observatoire du Lyon-Turin, mis en place par le gouvernement en 2006 suite aux violentes manifestations à Venasus contre le premier tracé de l'ouvrage. En France, avant de donner le feu vert à l'ouvrage, a été mené un Débat Public (Enquête publique), prévu pour tous les grands ouvrages.

Ce parcours a requis du temps et de l'énergie, la communication a eu un rôle central. Rien de tout cela n'aurait été possible sans appliquer une démarche de confrontation, qui entre-temps s'est enrichie de partenariats institutionnels de haut niveau, comme ceux avec les universités italiennes et françaises pour les études sur la santé et l'environnement. Cette rigueur a contribué à développer la connaissance (en premier lieu) et la confiance (par la suite) des citoyens dans le projet.

La réalisation de la ligne Lyon-Turin est depuis toujours au centre du débat politique, social et économique. En 2018, notamment, la prise de conscience de son impact sur les délicats équilibres sociaux et politiques représente une question centrale dans les processus décisionnels de la société. Par conséquent, dans la gestion des relations avec les différentes parties prenantes, le « stakeholder politique » - qui inclut les établissements de niveau local et national sensibles aux activités de TELT, présentés ci-dessous dans les catégories « Communautés et territoires » et « Institutions Publiques » - constitue un élément particulier.

TELT, au cours des années, a subi d'importantes mutations en devenant, malgré elle, un symbole pour ses parties prenantes: pour certains, un symbole à abattre à cause de la disproportion entre les coûts et les bénéfices atteignables dans la réalisation de l'ouvrage, pour d'autres un symbole porteur d'une relance économique depuis trop d'années latente et privée d'une impulsion appropriée pour faire progresser le système-pays.

A l'intérieur de la cartographie des parties prenantes qui suit, dans une première version du Rapport RSE, les parties prenantes sont considérées comme un ensemble global d'individus, de groupes d'organismes, de mouvements italiens et français qui peuvent (et pourront) influencer les actions de TELT et sa mission aujourd'hui et dans le futur.

Ressources humaines	Employés Organisations syndicales Main-d'œuvre locale
Fournisseurs	Contractants et sous-traitants Fournisseurs de services Fournisseurs de technologie Fournisseurs de matériaux
Futurs utilisateurs	Privés : Passagers Entreprises : Transport de marchandises
Communautés et territoires	Provinces et municipalités voisines ; collectivités territoriales ; associations professionnelles ; médias ; associations de PMI (API) ; associations d'entreprises et coopératives (ex. Confindustria, Casartigiani, L'Ance, Confapi, Confesercenti, Confagricoltura, Legacoop, Confartigianato, Confcooperative, L'Confcommercio, L'CNalAgci,...).
Financeurs et actionnaires	Union Européenne État Français État Italien Ferrovie dello Stato italiane
Institutions publiques	Union Européenne ; Etat Italien et Etat Français ; Instances parlementaires italiennes et françaises ; Chemins de fer de l'État ; administrations municipales et collectivités locales ; administrations régionales ; préfectures et forces de l'ordre italiennes et françaises ; Comité interministériel pour la programmation économique (CIPE) ; Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) ; Directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) ; Ministero dell'Interno et Ministère de l'Intérieur ; Ministero dello Sviluppo Economico et Ministère de l'Economie et des Finances; Ministero dell'Ambiente et Ministère de la Transition écologique et solidaire ; Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministère des Transports; Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari, Forestali et Ministère de l'Agriculture; Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo et Ministère du Tourisme; Ministero per la Pianificazione et la coordination de la politique économique.
Autorités et Organes de contrôle	Union Européenne ; Observatoire de l'axe ferroviaire Lyon-Turin ; Commission Intergouvernementale Italo-française— franco (CIG) ; Service Prévention et Sécurité des Environnements de travail (SPRESAL) ; Agence Régionale pour la Protection de l'Environnement (ARPA Piemonte).
Partenaires techniques	Universités Centres de recherches

La communication et l'implication des parties prenantes

Le dialogue avec les parties prenantes est un outil fondamental pour assurer la croissance à long terme de TELT, qui s'engage à instaurer des relations transparentes pour créer des occasions d'échange et de communication, en agissant avec attention selon les besoins de l'environnement dans lequel elle opère, ainsi que ceux de ses interlocuteurs.

Dans les paragraphes suivants seront présentées certaines initiatives d'engagement de parties prenantes de TELT en 2018, classées par :

- Communication interne*, destinée aux employés ;
- Communication externe*, destinée aux entreprises, communautés et territoire, futurs utilisateurs, partenaires techniques, autorités ;
- Communication avec les institutions*, à l'attention des décideurs publics, des organismes de représentation, des organes de contrôle, des financeurs et des actionnaires ;
- Événements sur le Lyon-Turin*, promus par la Société civile mais non directement organisés par TELT.



La communication interne

Le service de communication interne utilise de multiples canaux de communications pour informer notamment les employés :

- **SiteL intranet** de la société où toutes les communications et les outils pour les salariés sont publiés ;
- **LesL réunionsL deL siègeL** à fréquence bihebdomadaire dans laquelle les Directeurs Généraux adjoints (un pour l'Italie, un pour la France), mettent à jour le personnel sur l'état d'avancement du projet et sur les questions les plus urgentes pour la société - l'objectif de ces réunions est de motiver les participants à se sentir intégrés au projet ;
- **LesL réunionsL desL déléguésL duL Personnel** à fréquence mensuelle dans lesquelles sont collectés les besoins du personnel sur plus de questions. Le procès-verbal des réunions est transmis aux directeurs et communiqué au personnel via un affichage dans les parties communes et sur site intranet ;
- **TELTNews**, le Bulletin de la société conçu comme espace d'information pour mettre à jour le personnel et les partenaires sur les activités liées à la réalisation du Tunnel de base et qui, au printemps 2017, est devenu un journal quotidien enregistré ; TELT a également développé une application consacrée à l'avancement des travaux sur le chantier de Saint-Martin-la-Porte ;
- **ConventionLd'entreprise** annuelle : événement Agora 2018.

TELT Agora

En mars 2018, la convention d'entreprise s'est tenue dans un lieu évocateur, les «Officine Grandi Riparazioni» de Turin, témoin de l'architecture industrielle, désormais transformé en un centre culturel et d'innovation, dans lequel se trouvent aussi les bureaux de TELT. Les salariés ont été accueillis dans la grande salle Fucine qui, au début du XXe siècle, était utilisée pour la maintenance des véhicules ferroviaires. Le Président Hubert du Mesnil a ouvert la journée en rappelant les événements qui ont marqué les 12 derniers mois et en évoquant les priorités pour l'avenir. Le Directeur Général Mario Virano a présenté le programme de travail de la section transfrontalière du Lyon-Turin qui prendront fin à l'horizon 2030.

La réflexion est ensuite poursuivie par le retour d'information sur les projets européens du Grand Paris Express et du train Freccia 1000. Les employés ont ensuite travaillé sur une méthode de travail coopératif et, répartis en groupes, ont élaboré des propositions sur les sept thèmes stratégiques pour la société. La journée a été marquée par des échanges et partages d'idées et a été l'occasion de renforcer l'esprit d'équipe et la compréhension des objectifs qui lient les employés de TELT des deux côtés alpins.

TELT AGORA



La communication externe

La communication externe de TELT est un instrument important du dialogue avec le grand nombre d'interlocuteurs de l'entreprise et aussi pour atteindre l'opinion publique, souvent directement et indirectement impliquée et mobilisée par différents acteurs de la société civile, soit favorable, soit contre.

Par une communication d'abord concentrée sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin, le focus s'est élargi ces dernières années à la construction de l'image de l'entreprise avec une identité plus reconnaissable et un rôle plus précis. De ce point de vue, la communication est devenue indispensable pour informer à grande échelle et pour transmettre une approche, des principes et le contenu du travail de la société, y compris les impacts sur les systèmes territoriaux, sociaux et environnementaux.

Cette activité de communication est également utile en tant que canal d'écoute de plusieurs parties prenantes afin d'obtenir un retour d'information et réussir à personnaliser les contenus et messages.

L'action se déroule à différents niveaux, depuis la sensibilisation ciblée et la formation des réalités (associations, entreprises, universités, ordres professionnels, etc.) aux activités relationnelles avec le public le plus large, par exemple par le biais d'événements, relations médias, outils destinés au public transversal, à l'opinion publique.

La vocation environnementale du projet est l'un des atouts autour duquel TELT a construit son parcours et sur lequel la communication a travaillé à partir de la définition de l'ouvrage tel que «sève d'Europe». Tout aussi importants sont les facteurs «retombées» sur les territoires, l'emplacement de la grande vitesse sur la voie de l'innovation européenne, moteur de développement des territoires. Là aussi, la communication externe de TELT a pointé à valoriser la transparence et à promouvoir une connaissance plus approfondie du projet, par le biais des médias qui donnaient des informations inexactes, partiales ou totalement fausses sur le projet et la société.

L'entrée dans le Global Compact fait donc partie d'un parcours de consolidation de la conscience de TELT et de la volonté de transmission à l'extérieur également des principes sur lesquels la société et le projet ont été fondés et dans lesquels la société se reconnaît.

Les canaux de communication utilisés pour les différentes actions de dialogue avec les parties prenantes sont variés :

- site web
- publications par thèmes (les siennes ou d'autres avec contribution de TELT)
- événements consacrés aux Parties prenantes (entreprises et territoire)
- newsletter à 1000 destinataires
- relations avec les Médias
- communication sur les réseaux sociaux
- pages publicitaires dans des revues spécialisées
- envoi du code éthique de TELT aux fournisseurs français et italiens

Les événements pour les entreprises : les roadshow d'information de TELT

Depuis 2016 TELT a organisé des événements d'information à Turin et à Lyon pour donner aux entreprises concernées par les appels d'offres du tunnel de base tous les moyens afin d'y participer. L'exigence de rencontrer les acteurs économiques est une émanation directe de la stratégie d'entreprise de TELT, qui d'une part vise l'excellence et c'est la raison pour laquelle elle entend favoriser au mieux la concurrence, et d'autre part est active pour promouvoir la mobilisation des acteurs sur les territoires du val de Susse et de la Maurienne, y compris les Petites et Moyennes Entreprises pour lesquelles de larges marges de succès sont la possibilité de participer aux appels d'offres sous forme de «groupements».

Le programme a prévu essentiellement quatre moments thématiques :

- Le panorama des appels d'offres que TELT a lancés entre 2017 et 2019, selon le planning du Grant Agreement signé par les États avec l'Union européenne, classés dans les appels d'offres d'Ingénierie et les appels d'offres pour les Travaux ;
- L'approfondissement des procédures d'appel d'offres, depuis l'avis de sélection, aux critères de négociation jusqu'aux délais d'adjudication et aux modalités de paiement ;

- Le profil juridique de la société qui, tout en étant binationale, applique dans la procédure d'adjudication le droit public français, en cohérence avec le droit européen. Sur ce point, l'un des sujets sur lesquels TELT a informé principalement les entreprises a été le Règlement des Contrats antimafia dont la société s'est dotée, qui prévoit des contrôles antimafias sur tous les chantiers avec une procédure qui reflète le Code antimafia en vigueur en Italie ;
- La description technique des chantiers opérationnels et des ouvrages du tunnel de base de Susse à saint-Jean-de-Maurienne.

Les Roadshow sont l'occasion de parler aux entreprises des principes éthiques de lutte contre la corruption, de protection de l'environnement, du respect des ressources humaines et des normes internationales du travail qui guident TELT dans la mise en place de l'ouvrage et qui constituent, en amont des attributions, la base indispensable dans tous les rapports de collaboration et de travail que TELT exige, en conformité avec son code éthique et avec les engagements pris dans le contexte de l'entrée dans le Global Compact.

Les événements qui ont eu lieu jusqu'à présent ont vu une large participation des entreprises, des représentants d'entreprises très diversifiées en taille et en nationalité. Des petites et moyennes entreprises du territoire se sont retrouvées aux côtés de représentants de géants internationaux des États-Unis, de Chine, d'Angleterre, d'Allemagne, d'Italie, de Suisse et d'Espagne, tous unis dans l'intérêt de la mise en œuvre du plus long tunnel d'Europe.

LES ROADSHOW D'INFORMATION



Chantiers ouverts au grand public

Afin d'accompagner le lancement des chantiers, notamment les travaux à l'air libre et de répondre aux urgences de communication exprimées par les différentes parties prenantes du territoire (élus, associations de riverains, collectivités locales), la direction Communication met en place des outils de communication à destination du grand public pour informer des travaux en cours et à venir. En relation permanente avec la Direction Territoire, qui est au plus proche du terrain, la Direction communication produit et distribue les supports qui peuvent être imprimés ou digitaux.

Au cours des dernières années TELT s'est engagée à ouvrir le plus possible les chantiers aux citoyens. À Chiomonte, dans le Val de Suse, plus de 2.000 visiteurs ont pu voir le creusement et le tunnelier Gea en action. Dans ce chantier, qui accueillera les travaux pour le tunnel de base en Italie, TELT a conçu un itinéraire de visite en immersion, la «Promenade de Colombano», pour découvrir les travaux d'un point panoramique. Le site fait partie des itinéraires touristiques dans la région, en attirant également l'intérêt des organisateurs de voyages japonais.

Pour favoriser la connaissance du projet, les zones des travaux sont devenues des «chantiers parlants», qui racontent les travaux avec exhaustivité et transparence. Une position mise en pratique pour la première fois à Saint-Martin-la-Porte, en France, où est en cours le percement de 9 km dans l'axe et au diamètre du tunnel de base et où près de 3.300 personnes ont déjà visité le site. Toujours en France, à la Rizerie, presque 45.000 visiteurs sont venus au centre d'exposition depuis 2005.

En 2018, sur initiative de TELT, une réunion s'est tenue par contre à saint-Jean-de-Maurienne pour expliquer les travaux de la gare internationale. Les techniciens de TELT et de SNCF Réseau, le maître d'œuvre délégué, ont présenté le programme jusqu'en 2030, avec une attention toute particulière à la période 2019-2021, qui comprend la mise en place d'un pôle d'échange multimodal temporaire.



Les événements pour les citoyens et les étudiants : de Briançon à Chiomonte

En 2017 TELT a été engagée dans l'organisation de plusieurs événements au cours desquels ont été présentés aux citoyens et aux élus locaux, les projets de donneur d'ordre de Lyon-Turin au service du territoire et les grandes valeurs de la société dans le cadre de son entrée dans le Global Compact.

En particulier, en février 2017, TELT a été l'un des promoteurs d'un événement de dialogue et d'approfondissement à Briançon où les dirigeants du promoteur public ont illustré les idées sur le terrain afin de profiter de l'occasion offerte par la construction du Lyon-Turin pour relancer touristiquement le territoire du briançonnais et le sortir de son isolement géographique. Ce grâce à un programme qui pourrait voir les collectivités territoriales impliquées dans le cadre de la création d'un circuit de «trains de la montagne» qui, en exploitant AV de Lyon à Turin, pourraient conduire à un afflux considérable de touristes. Une réunion similaire a été organisée avec les maires et les opérateurs de ski de la haute Vallée de Suse, au terme de laquelle ils ont décidé de procéder à la création d'un comité de suivi qui, supporté par TELT, étudie toutes les solutions stratégiques pour faciliter les flux touristiques sur le territoire à partir de la mise en service du Lyon-Turin. Le lien avec le territoire du Val de Suse et la valorisation de ses ressources était aussi le thème du cycle d'événements démarré en juin 2017 à Chiomonte intitulé «Perspective. Les vins, les montagnes, la communauté».

La manifestation consacrée à la viticulture héroïque et aux agricultures de montagne a été sponsorisée par TELT qui a également réalisé dans l'ancienne église Sainte Catherine un panneau qui résume de manière stylisée le territoire avec les principaux lieux d'intérêt de la ville et de ses alentours, parmi lesquels les vignes et le chantier de La Maddalena. L'événement a eu la qualité de reconnaître au vin son rôle de protection du territoire et de sa culture, et voir l'agriculteur comme un gardien de traditions, de savoir et de capacité (l'adaptation, la réponse aux défis, l'attente). L'objectif est que la kermesse devienne une première étape de nombreuses éditions itinérantes qui, d'année en année, se déplacent sur le territoire, passant le relais entre les Communes de Chiomonte, Exilles, Giaglione et Gravere.

À Chiomonte, dans le chantier de La Maddalena, a aussi été mise en œuvre la journée de séminaire pour les étudiants du Master GOMAP «Gouvernance et Management des Marchés Publics en appui au développement durable» de l'ILO, organisme de l'ONU qui, depuis 1919, s'occupe du dialogue entre les États, les employeurs et les représentants des travailleurs de 187 États membres, en développant des politiques de gouvernance et des programmes de formation qui favorisent les possibilités d'accès au travail et le respect des droits des travailleurs pour les femmes et les hommes dans le monde.

Dans le cadre de l'ILO, le Master de Gouvernance des Marchés Publics a son siège à Turin, fréquenté par des étudiants venant des quatre coins du monde et en particulier des Pays en voie de développement. Tout au long de la journée de séminaire, les étudiants du Master (25 chaque année) ont eu l'occasion de suivre une présentation du management de TELT sur la politique environnementale et la gestion des contrats de marchés, et en outre être accompagnés d'un expert pendant la visite du chantier et de la galerie de reconnaissance.

Le séminaire GEAM

La complexité de la surveillance de l'environnement lors de la construction de grands travaux a été un thème central du séminaire d'approfondissement organisé le 2 octobre 2016 auprès de l'Energy Center de Turin. Lors de la conférence tous les aspects de ce type de procédure ont été débattus (complexité de la législation sur la protection de l'environnement et des protocoles opérationnels, questions d'organisation techniques et territoriales de gestion du Plan de surveillance de l'environnement, de l'Évaluation de l'impact sur la santé sur les principaux travaux...). Pia Grieco, de TELT, a présenté le cas concret de la section transfrontalière du Lyon-Turin.

« *L'objectif de la société n'est pas seulement un contrôle, mais aussi le développement durable de l'ouvrage. C'est la raison pour laquelle l'utilisation de technologies écologiques est encouragée et TELT s'est certifiée en mettant en pratique des actions concrètes pour la bonne gestion des questions environnementales* ». Pia Grieco, Responsable du service Environnement Italie -TELT.

Le partage d'informations et de mises à jour à travers les médias

En poursuivant la voie entamée à l'été 2016, TELT a choisi certains canaux pour raconter l'évolution du projet, les chantiers en cours en Italie et en France et les partenariats avec les acteurs des territoires concernés par les travaux. Courant 2018 TELT a dépassé les 1.000 followers sur LinkedIn et a inauguré le profil Instagram, en plus d'avoir consolidé sa présence sur Twitter et YouTube.

Choix importants qui expriment la volonté de l'entreprise de répondre de plus en plus aux demandes d'approfondissement de citoyens, d'entreprises et d'institutions. La stratégie vise, d'une part, à présenter le contexte, les enjeux et l'activité de TELT et, d'autre part, de donner une plus grande visibilité aux opportunités pour les entreprises et les professionnels au niveau international.

Dans ce cadre, en décembre 2018, la société a fait le choix de contribuer au débat public en cours par le biais d'une campagne rapide d'écran délivrés en italien, français et Anglais pour contrer les fake news et les simplifications et raconter l'état de l'ouvrage et les raisons environnementales, économiques et d'ingénierie qui la guident. Depuis lors, le hashtag «#LyonTurin ou #TorinoLione» a permis d'accéder à de larges couches de la population dans les deux Pays et de les sensibiliser par rapport aux politiques en faveur de la protection de l'environnement et la transparence des procédures.

Le dialogue avec le territoire par le biais de l'Observatoire

Dès le départ, le projet de l'infrastructure a eu une forte opposition en Italie par une partie de la communauté locale, qui a vécu le projet comme une imposition par le haut, au détriment de la population de la Vallée de Susse - et par certains mouvements politiques.

Après les violents affrontements de Venasus en décembre 2005, où ont participé à des dizaines de milliers de personnes avec de nombreux maires du territoire, le Gouvernement a décidé de retirer le projet de la nouvelle ligne de chemin de fer et d'entamer une phase de concertation. Deux outils ont été identifiés : La Table Institutionnelle de Palazzo Chigi et l'Observatoire. Ce dernier présidé par le Commissaire extraordinaire pour l'axe ferroviaire, est désigné comme siège pour résoudre les problèmes techniques liés à l'oeuvre.

Cette institution a commencé ses activités en décembre 2006 et a tenu, à ce jour, plus de 270 réunions de travail, avec plus de 300 auditions, parmi lesquelles 70 internationales. Une expérience d'échanges unique en Italie et avec peu d'exemples comparables en Europe, dont le travail a conduit à la révision complète du projet de l'infrastructure, avec une feuille de route pour 89% en tunnel. Les études et les approfondissements réalisés ont été recueillis dans 11 Cahiers. L'Observatoire pour l'axe ferroviaire Lyon-Turin a présenté en 2018 «le Cahier 11», la contribution à l'analyse coût/bénéfices décidée par le gouvernement italien.

Session de formation TELT à l'Université Savoie-Mont-Blanc

Deux jours de formation et d'échanges entre des représentants internationaux de tunnelling, prenant en considération les aspects spécifiques des tunnels de base et des sujets qui s'y rattachent, depuis le financement à l'autorisation des grands travaux. C'est l'expérience vécue par les participants à la Formation Session organisée les 20 et 21 juin à l'Université Savoie-Mont-Blanc de la Fondation ITACET, de l'association l'ITA/AITES et TELT. Une initiative née avec l'objectif de mobiliser des experts, des compétences pédagogiques et des ressources pour traiter d'un point de vue holistique l'un des plus grands défis d'ingénierie de notre temps.

La session a consacré une large place à l'échange d'expériences internationales, en abordant les aspects techniques et de sécurité pendant les travaux, les questions contractuelles et les relations avec la citoyenneté. Les tables rondes animées par les présidents de l'AFTES et de la SIG, Michel Defay et Andrea Pigorini, ont été une occasion importante de dialogue.

« *Le Lyon-Turin est souvent décrit comme une liaison entre deux Pays. La réalité est que les défis environnementaux et économiques de ce grand projet concernent l'ensemble de l'Europe.* »

Jans Laurens Brinkhorst, Coordinateur du Couloir Méditerranéen.

TELT à la foire de Savoie

La participation a eu pour objectif de valoriser le projet, d'expliquer les activités en cours et de sensibiliser sur les possibilités d'emploi et sur les avantages découlant de la mise en œuvre de l'œuvre composée d'un tunnel bi-tube de 57.5 km, de deux gares internationales et de raccordements aux lignes historiques, au moment où le chantier se prépare à entrer dans la phase la plus intense des travaux, avec 8 tunneliers en action entre Saint-Jean-de-Maurienne (France) et Suse (Italie) pour creuser le tunnel de base du Mont-Cenis.

TELT a mis en place pour l'occasion un stand avec une structure en immersion dans l'histoire des traversées alpines depuis Hannibal jusqu'au réseau RTE-T. D'autres zones étaient consacrées à l'explication du chantier en cours et aux retombées pour les territoires concernés. Un questionnaire interactif était à la disposition des visiteurs pour tester leurs connaissances dans un environnement similaire à celui d'une salle de jeux des années '90.



Communication avec les institutions

La communication avec les institutions, caractérisée par un fort impact médiatique, prend des formes différentes en raison de la multitude des parties intéressées.

La note de veille institutionnelle

Cet outil rédigé par la Direction Communication à diffusion hebdomadaire, recense l'essentiel de l'actualité politique française et italienne de la semaine écoulée. La note vise à informer l'ensemble des directions de TELT ainsi que le Conseil d'administration sur les sujets qui viendront nourrir leur appréciation du contexte institutionnel dans lequel évolue la société. A titre d'exemple, elle détaille les échanges au parlement portant sur le projet de loi « d'orientation des mobilités » et les amendements déposés.

Par ailleurs, les résultats des élections dans les deux pays ont été contextualisés afin d'apporter les éclairages nécessaires à la compréhension de l'évolution des attentes des citoyens. Des liens hypertextes renvoyant vers les documents cités (articles, amendements, communiqués etc.) sont insérés afin d'illustrer le propos. Au-delà de l'actualité politique globale, un approfondissement de l'actualité liée aux thématiques de l'ouvrage (mobilité, transports etc.) est également proposé toutes les semaines.



Visite d'Antonio Tajani, président du Parlement européen

Accompagné d'une délégation de députés italiens et français, M. Tajani est descendu dans la galerie de Saint-Martin-la-Porte où le tunnelier Federica a dépassé 50% du percement des premiers 9 km du tunnel de base du Mont-Cenis. Etaient également présents Jean-Michel Doose, Directeur de Cabinet de la Préfecture de Savoie, Christian Grange, représentant du Conseil départemental de la Savoie et Sergio Chiamparino, président de la Région Piémont.

« Une politique contre les infrastructures est juste malsaine. Bloquer Lyon-Turin serait un très mauvais choix et isolerait l'Italie. »

Antonio Tajani, Président du Parlement européen.

Visite de la Commission des transports du Piémont

Le 6 Juillet, les Conseillers régionaux de la Commission des transports ont visité les chantiers de Saint-Martin-la-Porte et de Chiomonte. Cette visite a permis aux conseillers de constater les progrès des travaux qui se termineront en 2029. Côté français, ils ont parcouru les 4 km déjà creusés par le tunnelier Federica avant de se rendre à l'usine de voussoirs pour conclure avec la visite à Chiomonte. La Présidente Nadia Conticelli a déclaré que cette visite a été utile parce que, dit-elle, «elle nous a montré à quel point les travaux étaient avancés».

TELT rencontre les parlementaires français à l'Assemblée Nationale

Le 19 juin 2018 à Paris, le Président et le Directeur Général de TELT, Hubert du Mesnil et Mario Virano, ont participé à une réunion organisée par la Députée de Savoie Typhanie Degois, avec d'autres députés de l'Assemblée Nationale pour faire le point sur les travaux du Lyon-Turin. Alors que le projet de loi d'orientation sur la mobilité, proposée par la Ministre Elisabeth Borne sera probablement examiné par l'Assemblée Nationale à l'automne prochain, cette réunion a permis aux députés de discuter des questions relatives au financement de ce projet et aux problèmes liés à l'achèvement des sections nationales.

Iveta Radičová en visite aux chantiers

Le 21 novembre, Iveta Radičová a visité le chantier de la section transfrontalière du Lyon-Turin. L'ancien Premier ministre slovaque, depuis le 16 septembre coordinatrice européenne du Couloir Méditerranéen (après le Hollandais Jan Brinkhorst), a été à Saint-Martin-la-Porte, en Maurienne, pour se rendre compte par elle-même de l'état d'avancement des travaux. Il y a eu sept analyses coûts/bénéfices et toutes ont confirmé que le projet permettra d'améliorer l'environnement, réduira le nombre de camions sur les routes encombrées italiennes et françaises, en facilitant le transit de marchandises et de passagers dans cet important tronçon transfrontalier. La coordinatrice a également annoncé que l'Europe est prête à augmenter la part de financement de l'ouvrage transfrontalier de 40 à 50%.

« Je comprends parfaitement que le gouvernement italien veut s'assurer de l'efficacité du projet - a-t-elle commenté dans le même temps, je voudrais souligner que c'est le résultat d'un effort conjoint entre trois partenaires, l'Italie, la France et l'Union européenne. »
Iveta Radičová, Coordinatrice Européenne du Couloir Méditerranéen.



Les événements sur le Lyon-Turin promu par la Société civile

Soutien au Lyon-Turin à l'assemblée générale de Transalpine

« Nous sommes unis pour rendre ce chantier du futur une réalité et pour le réaliser pleinement. C'est la raison pour laquelle nous mettrons dans le domaine des initiatives fortes pour que la raison l'emporte » : Jacques Gounon, Président de Transalpine, et Sergio Chiamparino, président de la Région Piémont l'ont fait remarquer à l'occasion de l'assemblée générale de l'association Transalpine le 21 juin dernier à Lyon. En plus de MM. Gounon et Chiamparino, le coordinateur du Couloir Méditerranéen, Jans Laurens Brinkhorst, le vice-président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Etienne Blanc, et le directeur général TELT, Mario Virano, ont parlé de l'actualité liée à l'ouvrage devant une centaine de personnes. « Notre grande région et la métropole de Lyon sont historiquement ouvertes au monde. Un ralentissement de ce projet serait dramatique pour notre économie et pour l'environnement », a remarqué Etienne Blanc. Mario Virano a souligné que les marchés et les travaux pour le Lyon-Turin avancent et a invité les deux ministres français et italien, Elisabeth Borne et Danilo Toninelli. « La visite permet de comprendre que l'ouvrage n'est plus un projet ».

Les entrepreneurs du Nord de l'Italie accordent leur soutien au Lyon-Turin

Plus de 300 entrepreneurs du Nord de l'Italie ont participé au mois de décembre 2018 à la réunion organisée à Turin par Confindustria du piémont et par l'Union Industrielle pour affirmer l'importance des Grands Corridors Européens pour les entreprises. Étaient présents le dirigeant de Confindustria, Vincenzo Boccia, de Jean-Louis Colson, Chef de l'unité de Réseau de transports de la Commission Européenne, d'Étienne Bechet De Balan, Président du MEDEF de la région auvergne-Rhône-Alpes, les Présidents des Confindustrie Territoriales de la Ligurie et de la Vallée d'Aoste, de la Lombardie, la Vénétie, du Trentin-haut-adige, du Frioul et d'Emilia.

Les associations représentent :

- Plus de 55% du PIB italien ;
- Les deux tiers (65,4%) de la valeur de l'ensemble de la production industrielle nationale ;
- Plus de 70% des exportations italiennes (71,7%) ;
- Le conseil municipal de la ville de Turin contre la ligne ferroviaire : l'assemblée de Turin vote un document contre la nouvelle ligne ferroviaire qui fait sortir l'opposition de la salle. Le monde de l'entreprise italien condamne la décision ;
- La pétition en faveur du Lyon-Turin née de l'initiative de Mino Giachino, coordinateur de l'association « Si Lavoro » dépasse les 100.000 signatures.

Une centaine de représentants des institutions au séminaire sur le Lyon-Turin

Le séminaire organisé à l'initiative de M. Hervé Gaymard a réuni une centaine de représentants des institutions locales et régionales de Savoie, la Haute-Savoie et l'Isère, ainsi que des parlementaires de la Savoie et du premier Vice-président du Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes, Étienne Blanc. Hervé Gaymard a réaffirmé l'importance de la question de l'accès au tunnel de base.

En indiquant 2018 comme « la croisée des chemins, car à la fin de l'année, un projet de loi sur la mobilité sera examiné », il a émis l'espoir que le gouvernement précise son programme, parce que « nous ne pouvons pas reporter les décisions sur les accès à 2038. » En ce qui concerne les sections nationales, l'ancien sénateur a indiqué que « le montant à investir est de 8 milliards d'euros, pour lesquels nous pouvons obtenir des financements de l'Union européenne, mais nous pouvons penser aussi à une série d'étapes dans le temps, comme c'était déjà prévu ». Enfin, il a insisté sur le fait que le financement des voies d'accès est la contrepartie des engagements pris par l'Italie sur le tunnel de base.

Grande manifestation en faveur du « oui »

Samedi 10 novembre 2018, près de 40.000 personnes se sont réunies à Piazza Castello à Turin pour dire « Oui » à la nouvelle ligne Lyon-Turin. Une mobilisation spontanée et pacifique née sous l'impulsion de 7 femmes et de Mino Giachino, ancien Secrétaire d'état aux transports, auteur de la pétition en ligne sur change.org qui a dépassé les 100.000 signatures.

La place, sans drapeaux ou symboles politiques, a pris fait et cause en faveur de l'ouvrage et, plus généralement, pour le développement économique, la croissance, l'internationalisation et l'avenir. À l'événement étaient également présents des associations professionnelles et des maires, unis pour soutenir une œuvre stratégique pour le développement de l'économie locale, mais pas seulement. Le grand événement a marqué un tournant dans le débat sur le Lyon-Turin.



Analyse de materialité

L'analyse de materialité est un outil qui permet d'identifier et de hiérarchiser les enjeux RSE de TELT, priorisés à partir du point de vue de l'entreprise et de ses parties prenantes sur la base de l'impact économique, social et environnemental de l'activité.

Depuis 2018 TELT a entamé un processus visant à identifier les enjeux matériels, avec l'objectif d'actualiser les contenus dans les exercices successifs conformément aux GRI Standards et aux futures analyses réalisées.

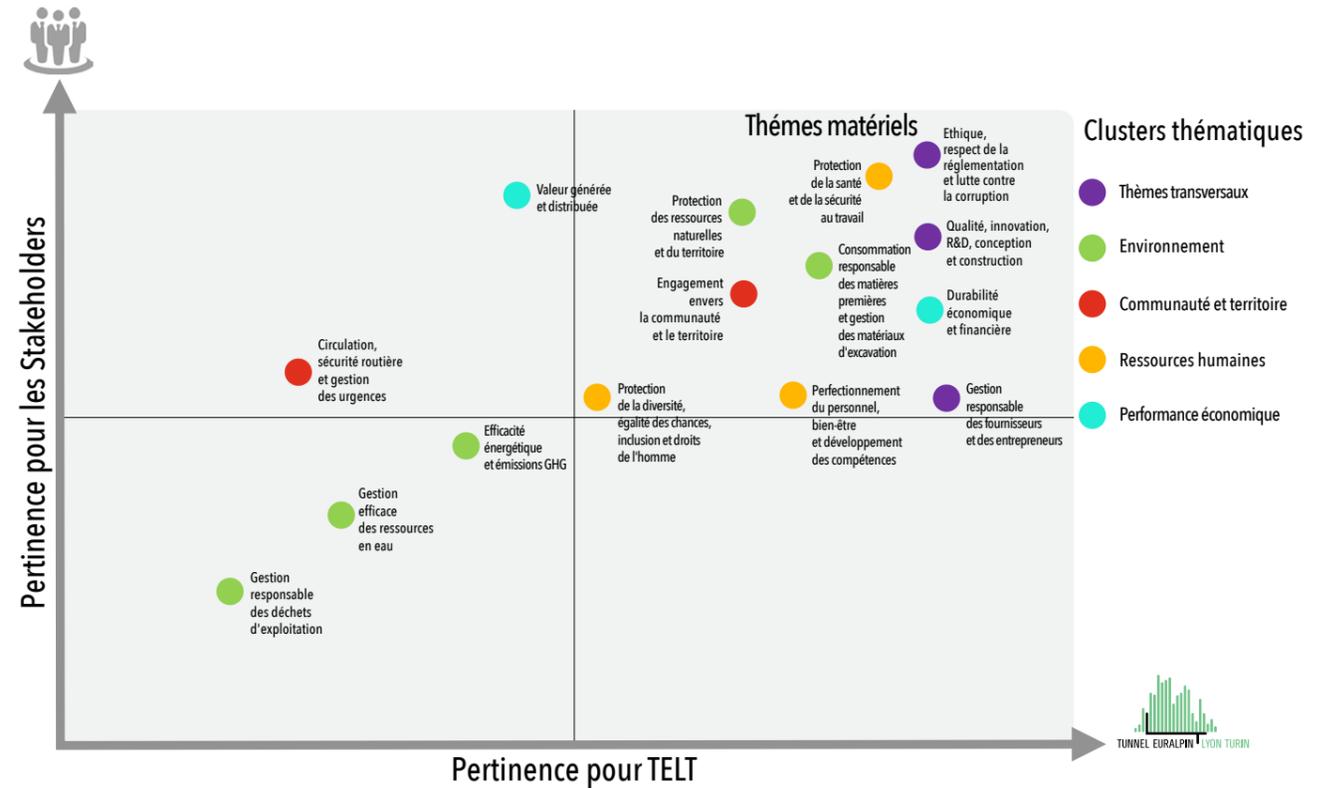
Cette représentation, sous forme de matrice, contient les questions qui font l'objet de rapports dans le présent Rapport RSE, évalués sous les dimensions économique, sociale et environnementale, en ce qui concerne l'exercice 2018. Pour identifier les thématiques matérielles, qui représentent de manière globale les activités de TELT et qui illustrent bien l'impact, une méthodologie d'évaluation a été adoptée sur la base des procédures suivantes :

Identification des thématiques : détermination d'une liste de thématiques basée sur l'analyse du contexte de référence et des principales tendances du secteur. En particulier, une analyse de benchmark a été menée sur les principales sociétés actives dans le secteur de la construction (et, le cas échéant, de la gestion) des grands travaux d'infrastructure, en prenant comme référence, là où ils sont présents, leurs budgets de durabilité ou l'information en ce sens même si elle n'est pas structurée dans la majeure partie de l'échantillon retenu. En outre, les lignes directrices en matière de rapports GRI Standards et les grandes études nationales et internationales en la matière ont été considérées.

Évaluation interne : les thématiques identifiées ont ensuite été examinées et hiérarchisées par le Groupe de Travail chargé de la préparation du Rapport RSE et validées par la Direction de TELT, sur la base de l'importance des sujets, comme les éventuels impacts économiques, environnementaux et sociaux découlant de son activité.

Étant donné l'importance d'un processus inclusif d'engagement des parties prenantes, TELT est consciente de l'opportunité, dans le cadre des deux prochaines années, d'effectuer des ateliers et/ou des réunions spécifiques avec les parties prenantes de référence sur la base de leurs attentes et de leurs prises de décision, afin de lancer un processus d'évaluation externe des questions importantes. Ce processus permettra d'approfondir l'analyse de materialité, en tenant plus compte de la sensibilité des parties prenantes par rapport aux activités de TELT.

Du résultat de cette analyse préliminaire, 15 enjeux prioritaires ont été identifiés, répartis sous 5 pôles thématiques, et représentés dans la matrice de matérialité ci-après :



Valeur économique pour les parties prenantes

SDG

Les objectifs de
TELT

TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE

Stimuler une croissance économique durable, inclusive et durable, un plein emploi productif et un travail décent pour tous.

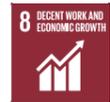
PARTENARIAT POUR LES OBJECTIFS

Renforcer les moyens de mise en œuvre et de renouveler le partenariat mondial pour le développement durable.

LUTTE CONTRE LA CORRUPTION

10. La lutte contre la corruption sous toutes ses formes, y compris l'extorsion et les pots de vin.

- Garantir l'utilisation correcte et cohérente des fonds reçus des États nationaux et de l'Union européenne, en fonction des objectifs du projet et du respect de la législation en vigueur.
- Assurer et promouvoir une culture de l'innovation, également par le biais d'investissements dans la recherche, afin de réaliser des projets efficaces et une valeur ajoutée pour les parties prenantes.



« Le Lyon-Turin est souvent décrit comme une liaison entre deux Pays. La réalité est que les défis environnementaux et économiques de ce grand projet concernent l'ensemble de l'Europe. »
Jans Laurens Brinkhorst, Coordinateur du Couloir Méditerranéen.

L'importance de l'œuvre ne se limite pas au développement local, la mise en œuvre de l'infrastructure, en effet, a également un impact au niveau national et, plus généralement, sur l'ensemble du système Européen.

Compte tenu de la spécificité de l'activité, n'a pas été calculé seulement l'impact provoqué au niveau local, mais ont été estimés aussi les impacts indirects à l'échelle nationale et européenne.

Valeur économique directe générée et distribuée

Le tableau ci-dessous se base sur un reclassement du schéma de compte économique du Budget de la Société. En particulier :

- La valeur économique générée représente la richesse économique mesurable, en termes de contributions reçues au cours de l'année. L'analyse de la valeur ajoutée permet d'obtenir une évaluation objective de l'impact économique-social de la Société, en mesurant la richesse créée dans l'intérêt de toutes les parties prenantes.

- La valeur économique distribuée déterminée conformément à l'indicateur de la Valeur Économique directe générée et distribuée (201-1) des Lignes Directrices GRI Sustainability Reporting Standards (2016), est l'impact économique de l'activité de la Société au profit de différentes catégories de parties prenantes.

La valeur non distribuée par la Société correspond enfin à des amortissements et les provisions à des réserves.

Eléments	2018	2017	Var. 2018 / 2017
(A) VALEUR ECONOMIQUE GÉNÉRÉE DIRECTEMENT	206 861	118 350	88 511
Contributions de financement	179 842	118 282	61 560
Autres revenus	27 000	50	26 950
Résultat financier	19	19	- 0
B) VALEUR ECONOMIQUE REPARTIE	- 205 555	- 110 906	- 94 649
Coûts d'exploitation	- 192 165	- 99 314	- 92.851
Projets avec l'université	- 80	- 170	91
Frais de personnel	- 12 854	- 11 064	- 1.790
Intérêts et charges financières	- 19	- 19	0
Taxes et frais	- 438	- 339	- 99
VALEUR ECONOMIQUE RETENU	1 306	7 444	- 6 138

Valeurs en milliers de €

Dans la répartition de la Valeur Économique, il est important de noter que les impacts produits restent limités principalement au territoire, en particulier en ce qui concerne le personnel et les fournisseurs. En ce qui concerne les coûts opérationnels, le tableau ci-dessous montre comment la valeur économique distribuée à la fois pour une plus grande part engagée entre l'Italie et la France (les valeurs sont exprimées en milliers d'euros) :

PAYS	31.12.2018	% sur Tot. 2018	31.12.2017	% sur Tot. 2017
ITALIE	43 121	22%	20 001	20%
FRANCE	147 551	77%	78 470	79%
AUTRE	1 493	1%	843	1%
Total	192 165	100%	99 314	100%

En outre, en 2018, il est possible de mettre en évidence en analysant les données au niveau régional que le montant de la valeur distribuée en Italie s'avère être alloué à une plus grande part dans le Piémont, pour une valeur égale à 79% (34.210 milliers d'euros sur un total de 43.121 milliers d'euros), alors qu'en France, une plus grande part est allouée à la région Auvergne-Rhône-Alpes pour une valeur égale à 47% (69.714 000 euros sur un total de 147.551 000 euros).

En 2018, la valeur économique distribuée s'élevait à plus de 205 millions d'euros. La valeur économique distribuée est un indicateur quali-quantitatif de l'impact social de la Société et de la répartition de la valeur aux différentes catégories de parties prenantes :

- **L Fournisseurs** via le paiement de tous les frais destinés à la mise en œuvre de l'ouvrage ;
- **L Les universités** à travers la mise en œuvre de projets regardant le territoire par le biais de l'interaction avec les Universités et le Polytechnique de Turin ;
- **L Personnel** employé par le biais de la rémunération versée au vu de l'activité professionnelle ;
- **L Administration publique** via le paiement des impôts payés à divers titres.

Financements

La mise en œuvre de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin est financée pour 40% de la part de l'Union Européenne, tandis que la partie restante est financée pour 35% de la part de l'Associé Italien (Ferrovie dello Stato Italiano S.P.A.) et pour 25% de la part de l'Associé Français (Ministère des transports).

L'Union Européenne finance les travaux depuis 1994 (Constitution d'Alpetunnel), d'abord avec des crédits annuels et, par la suite, à travers la mise en œuvre de plans pluriannuels pour la période 2007-2014 et 2015-2019. Au total, près de 1.5 milliards d'euros ont été alloués pour des études et travaux préliminaires et 813 millions pour les travaux à partir de 2019, conformément au Grant Agreement. Selon le prochain cadre du plan de financement, la Commission Européenne a proposé d'augmenter sa contribution à 50% pour les projets transfrontaliers.

Impacts économiques indirects significatifs

Les données relatives à 2017¹ confirment que l'échange économique avec les États accessibles par le biais de l'Arc Alpin Occidental est tout à fait important et en croissance et a récupéré les valeurs pré-crise (2007).

L'échange économique entre l'Italie et l'ouest européen (en particulier la France, la Péninsule Ibérique, il est possible d'ajouter la Grande-Bretagne), selon seulement celui avec la région allemande, a largement dépassé les valeurs pré-crise (+5% en 2007) : Les échanges sont supérieurs à 172 milliards d'euros par an, 35% du commerce international de l'Italie, sans compter les autres Pays de potentiel sur la gravitation au Lyon-Turin (Belgique et Pays-bas), eux aussi, en forte croissance.

¹ Rapport ICE (Italian Trade & Investment Agency) 2017-2018 L'Italie dans l'Économie Internationale- Juillet 2018

Si l'on considère les seules relations commerciales directes avec la France, le total des échanges entre la France et l'Italie (Import + Export) en 2017, a atteint le niveau record de 81.37 milliards d'euros, en augmentation de 6,2% par rapport à 2016. La France est le deuxième Pays client de l'Italie avec 46.2 milliards d'euros de ventes en 2017 (+4,9% par rapport à 2016), et c'est également le deuxième Pays fournisseur, avec 35.2 milliards d'euros de biens acquis (+7,5% par rapport à 2016). Les principaux produits exportés sont des véhicules, machines industrielles, vêtements, métaux, articles en matières plastiques, médicaments et préparations pharmaceutiques : tous les produits qui circulent sur les routes, les chemins de fer, par bateaux ou par avion, avec leurs différents impacts sur l'environnement.

Au cours des années, se sont succédé une série d'études visant à évaluer l'impact économique de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin sur le territoire. L'analyse socio-économique conduite au cours des dernières années a mis en évidence un taux de rendement interne (TIR) entre 3% et 4%. En outre, l'étude réalisée par le Groupe Clas—société de consultation d'experts, d'analyse des coûts et bénéfiques et études socio-économiques, présentée en septembre 2018 par Confindustria, montre que 1 euro dépensé dans la mise en œuvre du projet produit une contribution au PIB de 3.77 euros. Entre 2020 et 2028, en raison d'une dépense annuelle de 350 millions d'euros, sera générée une augmentation du PIB de 1.32 milliards d'euros. Les prévisions de trafic de marchandises en 2035 sur le point de passage du Fréjus indiquent un volume de 39.9 millions de tonnes en cas de mise en œuvre du projet. En présence d'une croissance estimée du trafic total de marchandises sur l'arc alpin de l'ordre de 2,3%, on s'attend à ce que la mise en œuvre de l'ouvrage permette un drainage d'environ 25 millions de tonnes, grâce au renforcement de la liaison en termes de capacité, de vitesse et d'économie de transit.

Etudes d'évaluation d'impact économique

L'analyse coûts/bénéfices (ACB) résulte de la nécessité de l'opérateur public d'évaluer en termes de bien-être social l'opportunité et la rentabilité (les dimensions également dans un cas optimal) des décisions concernant la distribution de ressources rares entre des usages alternatifs. À la différence que pour les analyses d'entreprise, l'ACB tient compte non seulement des avantages en termes économiques de profit et de rentabilité, mais aussi les avantages sociaux, directs et indirects, mesurables et non pas pour la collectivité dans la vie entière du projet.

Dans le cas du Lyon-Turin, la première ACB remonte à 2000 et avait été menée dans le cadre bi-national de la Commission Intergouvernementale France-Italie.

Depuis, 7 études ont été mises au point, menées par une multitude de techniciens et spécialistes en la matière, de première importance au niveau international, notamment : PricewaterhouseCoopers, Nestear, ECORYS Nederland BV, COWI, rec, Ernst & Young E-europe, Consultrans, Egis Mobilité, ISIS, CERTeT Bocconi.

Les équipes d'experts concernées ont chaque fois travaillé sur différents sujets institutionnels : La commission Européenne, la Commission Intergouvernementale, Promoteur public (LTF). Le dénominateur commun de ces analyses a toujours été l'approche bi-nationale et européenne, dans le choix de la méthodologie comme des données d'input. L'ACB de 2011 peut être considérée comme plus complète, soit parce qu'elle a évalué 3 scénarios de développement, sur la base des prévisions de croissance de l'UE, soit parce qu'elle a donné de la place pour les opinions contraires et au débat avec les acteurs.

L'ACB, sur la base duquel a également été accordé le cofinancement de l'UE, a ensuite été publiée et est disponible sur le site web de la Présidence du Conseil.

Courant 2018, le Ministère des infrastructures et des transports italien a activé au sein de la Structure de Mission une évaluation différente des grands projets, parmi lesquels le Lyon-Turin.

Le groupe de travail, dirigé par le Professeur Marco Ponti, a réalisé une autre étude économique sur les coûts et bénéfiques de l'ouvrage selon une méthodologie fondée sur les lignes directrices italiennes, conclue en février 2019 et publiée sur le site internet du MIT, accompagnée d'une analyse juridique qui illustre le cadre des engagements et les coûts d'une interruption de l'ouvrage.

La France et la Commission Européenne n'ont pour l'instant pas officiellement commenté les résultats de cette analyse.



3_ ÉTHIQUE ET INTÉGRITÉ



3.1	Égalité, sécurité, vérité, justice, droits, environnement.....	71
3.2	Lutte contre la corruption et transparence.....	73
3.3	La structure binationale du règlement des contrats.....	74

Égalité, sécurité, vérité, justice, droits, environnement

SDG

RÉDUIRE LES INÉGALITÉS

Réduire les inégalités à l'intérieur et entre les Nations

LA PAIX, DE LA JUSTICE ET DES INSTITUTIONS FORTES

Réduire considérablement la corruption et les abus de pouvoir sous toutes leurs formes. Développer à tous les niveaux des institutions efficaces, responsables et transparentes

PARTENARIAT POUR LES OBJECTIFS

Renforcer les moyens de mise en œuvre et renouveler le partenariat mondial pour le développement durable

DROITS HUMAINS

1. Promouvoir et respecter les droits humains universellement reconnus dans le cadre de leurs sphères d'influence.
2. S'assurer de ne pas être, même indirectement, complices dans les violations des droits humains.

LUTTE CONTRE LA CORRUPTION

10. Lutter contre la corruption sous toutes ses formes, y compris l'extorsion et les pots de vin.

- Définir le processus de renouvellement des inscriptions sur liste blanche.
- Renouveler les inscriptions dans des délais compatibles avec les exigences du Règlement des contrats.
- Identifier tous les documents et certificats de régularité exigés non seulement par la réglementation française (code de la commande publique française) mais également par la réglementation italienne.
- Mettre en place un système de contrôle exhaustif des documents de régularité des fournisseurs.



Le respect des **Droits de l'Homme** passe à travers tous les processus clés de l'entreprise, de la sélection du personnel à la surveillance des risques jusqu'à la sécurité des travailleurs.

De la même manière, le respect de l'environnement est l'un des piliers de la société : TELT s'engage à promouvoir la protection de l'environnement en respectant les règles et par le biais de la diffusion de la culture «éviter, réduire et compenser» auprès de tous les fournisseurs et les collaborateurs externes.

De l'environnement externe à l'environnement interne : la protection de la santé des travailleurs et de leur sécurité est à la base de tous les objectifs poursuivis par TELT. Le partage des valeurs est en effet essentiel - compte tenu des défis de la société - et chaque employé, selon son rôle et sa responsabilité, a le droit-devoir de participer activement à la gestion de la sécurité et à la protection de la santé des collaborateurs, dans un cadre de cohésion et de participation au bien commun de l'entreprise.

TELT a décidé de fixer des règles de bonne conduite pour le comportement des salariés, en particulier en ce qui concerne l'intégrité de ses collaborateurs. En ce sens, elle a aussi créé une procédure relative aux «cadeaux d'usage», accordés uniquement dans le cadre de normes sévères d'origine et de valeur.

■ **Le Code Éthique de TELT** a été envoyé aux fournisseurs et, depuis sa publication, fait partie intégrante des contrats signés par la société.





Lutte contre la corruption et transparence

TELT s'engage à porter la plus grande attention aux thèmes de la lutte contre la corruption et de l'impartialité dans l'exercice de sa mission.

Les accords internationaux de 2012 et 2015 précisent que TELT a l'obligation d'appliquer, dans le cadre de la lutte contre les infiltrations mafieuses, un Règlement des contrats très strict qui concilie la procédure des contrôles antimafia italiens avec les dispositions de lutte contre la corruption du droit des marchés publics français. Ce Règlement, pour la rédaction duquel TELT a joué un rôle clé, est entré en vigueur comme une partie intégrante de l'Accord de 2015, ratifiée par les deux états en avril 2017 ; suite à la ratification, une structure bi-nationale a été constituée, pilotée par le Préfet de Turin et le Préfet de Lyon.

La société accorde également une grande partie de sa politique intérieure à la lutte contre la corruption, en particulier en ce qui concerne les fonctions d'attribution des appels d'offres. Tel que défini dans le Code Éthique, la société veille sur les comportements du personnel et des tiers (collaborateurs externes) qui ne peuvent pas, directement ou indirectement rechercher ou accepter des acteurs publics ou privés, n'importe quel avantage pour eux-mêmes ou pour d'autres, de n'importe quelle valeur, en contrepartie d'une action ou d'une abstention qui relève, directement ou indirectement, du cadre de leurs compétences ou de l'utilisation de leur influence, réelle ou prétendue sur un processus décisionnel de la Société.

Toujours dans le Code Éthique il est écrit que la société procède à une lutte contre les pactes cachés : « Dans le cadre des fonctions qui sont en compétition entre elles, le personnel et le troisième[...] Ils doivent agir avec diligence pour révéler les éventuels accords entre opérateurs économiques, en rapport avec la confiance des contrats de TELT. La notion d'accord couvre tout accord entre entreprises, toute décision d'association d'entreprises et toute pratique établie, ayant pour objet de ou dont l'effet est d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence ». À cet égard, il est demandé aux sujets, de signaler au supérieur hiérarchique tout comportement suspect et il est du devoir des personnes chargées de l'attribution du marché d'exclure les candidats pour lesquels il y a fondé le soupçon de pacte déguisée.

■ TELT est responsable de contrôler les flux financiers, de veiller sur toutes les formes de corruption et de développer la structure selon les critères de transparence, de responsabilité et l'efficacité.



La structure binationale du règlement des contrats

Les accords internationaux de 2012 et 2015 précisent que TELT a l'obligation d'appliquer, sur le thème de la lutte contre les infiltrations mafieuses, un Règlement des contrats très strict qui concilie la procédure des contrôles antimafia italiens avec les dispositions de lutte contre la corruption du droit des marchés publics français. Ce Règlement, pour la rédaction duquel TELT a joué un rôle clé, est entré en vigueur comme une partie intégrante de l'Accord de 2015, ratifié le 5 janvier 2017, par l'Italie et le 5 avril 2017 par la France ; suite à la ratification, une structure binationale a été constituée le 22 février 2018, pilotée par le Préfet de Turin et le Préfet de Lyon. Les activités de la structure binationale ont débuté le 9 avril 2018. Les règles les plus précautionneuses pour la lutte contre la mafia ont été appliquées dans les chantiers italiens du Lyon-Turin depuis 2012, non seulement pour respecter le Code Antimafia national.

La Nouvelle Ligne Lyon-Turin a été dotée d'un Protocole de Légalité souscrit auprès de la Préfecture de Turin par LTF, Préfecture et Organisations Syndicales, qui prévoit des contrôles sur tous les contrats, sans limitation de seuil avec une interface permanente avec le GITAV (structure d'enquête spéciale à composition interservices). Le risque concret préfiguré par les États à la veille des Accords de 2012 et 2015 était toutefois qu'une entreprise, à l'exclusion des appels d'offres en Italie à la suite de contrôles antimafia approfondis, puisse se présenter et participer, sans aucun obstacle législatif, aux appels d'offres en France, rendant la frontière Italie-France trop incertaine pour les entreprises infiltrées. Dans cette optique, le Règlement des contrats a été rédigé par la Commission Intergouvernementale qui en a été chargée suite au Sommet de Venise du 8 Mars 2016. La CIG a eu recours à un groupe de travail de haut niveau, appelé à trouver une réglementation binationale et européenne qui puisse fonctionner comme prévention des infiltrations mafieuses dans tous les contrats de TELT.

L'expérience italienne en matière de contrôles a rencontré la fermeté de la loi française en matière de lutte contre la corruption et pour la première fois en Europe, les frontières du droit ont été abattues en dégageant un important point d'équilibre entre les deux législations. En avril 2017, l'Accord de 2015 a achevé son processus de ratification dans les deux Pays, devenant ainsi la loi et en acquérant ainsi une importance supérieure au droit de chaque Pays. Le Règlement des contrats règle les phases de passation et d'exécution des contrats du Lyon-Turin, et c'est le premier cas en Europe d'application transnationale des réglementations antimafia au-delà des frontières italiennes. Le dispositif préfigure la création d'une structure binationale où sont impliqués le Préfet de Turin et le Préfet de Lyon avec des vérifications croisées sur les entreprises adjudicataires des contrats du Lyon-Turin et avec la création d'une Liste blanche partagée, France-Italie, à laquelle les entreprises intéressées par les appels d'offres du Lyon-Turin doivent s'inscrire (l'inscription est valable 12 mois).

Le mécanisme est préventif : grâce à la demande de documentation spécifique relative aux personnes majeures vivant sous le même toit des personnes soumises à contrôle, il est possible d'exclure des compétitions les entreprises qui pourraient avoir des implications mafieuses. Il est également un mécanisme de récompense : les entreprises vertueuses qui s'inscrivent avec succès à la Liste Blanche peuvent compter sur la transparence des procédures de passation des marchés, ainsi que sur la bonne concurrence. Pour diffuser l'exemple du Règlement des contrats antimafia et le message contre la corruption inhérent à sa rédaction, TELT a réalisé un volume qui résume les principaux points d'intervention et raconte la grande expérience binationale du groupe de travail de la Commission Intergouvernementale, appelé les gouvernements respectifs à établir en trois mois un Règlement des contrats avec lequel lutter contre les infiltrations mafieuses. Les premières demandes de transmission des documents nécessaires aux vérifications antimafia ont eu lieu au mois de février 2018 et les premiers dossiers ont été envoyés à la structure binationale au début de ses activités dans le courant du mois d'avril 2018.



4 LES PERSONNES, LES RÈGLES DE TRAVAIL ET LA PROTECTION DES DROITS HUMAINS



4.1	La Politique des ressources humaines de TELT	78
4.2	La protection de la diversité, l'égalité des chances, l'inclusion et les droits humains	87
4.3	Le développement et la formation des employés	89
4.4	La protection de la Santé et la Sécurité au travail	90

Les personnes, les règles de travail et la protection des droits humains

La Politique des ressources humaines de TELT

SDG

SANTÉ ET BIEN-ÊTRE

Assurer la santé et le bien-être pour tous et à tous les âges

ÉGALITÉ ENTRE LES HOMMES ET LES FEMMES

Atteindre l'égalité des sexes et émanciper toutes les femmes et les filles

TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE

Stimuler une croissance économique viable, inclusive et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous

RÉDUIRE LES INÉGALITÉS

Réduire les inégalités en interne et entre les Nations

PARTENARIAT POUR LES OBJECTIFS

Renforcer les moyens de mise en œuvre et renouveler le partenariat mondial pour le développement durable

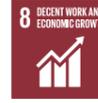
DROITS HUMAINS

1. Promouvoir et respecter les droits humains universellement reconnus dans le cadre de leurs sphères d'influence.
2. S'assurer de ne pas être, bien qu'indirectement, complices de violations des droits humains.

TRAVAIL

3. Soutenir la liberté d'association des travailleurs et reconnaître le droit à la négociation collective
4. Soutenir l'élimination de toute forme de travail forcé et obligatoire
5. Soutenir l'abolition effective du travail des enfants
6. Soutenir l'élimination de toute forme de discrimination en matière d'emploi et de profession

- Activer des formules d'apprentissage de la culture et de la langue des deux Pays, à travers la fréquence de la formation linguistique et en travaillant régulièrement au sein des deux sièges.
- Favoriser l'accès des femmes à des postes de direction et assurer l'égalité des sexes dans les équipes de travail internes à TELT en matière de stratégie de la Société.
- Mettre en place un logiciel de gestion et d'enregistrement des données sur la sécurité au travail dans les TELT et sur les chantiers de construction, et structurer une proposition pour encourager les meilleures pratiques et l'innovation technologique afin d'améliorer la sécurité et la santé au travail.



L'organisation et la gestion des ressources humaines de TELT s'effectuent dans le respect total des droits dans le cadre des législations et par un engagement formel et substantiel de ne jamais opérer de distinction de genre, d'ethnie, de langue, de religion, d'opinions politiques, de conditions personnelles et sociales.

L'approche de la gestion des ressources humaines se concentre sur des activités fonctionnelles telles que la planification des ressources humaines, l'analyse du travail, le recrutement et la sélection, le maintien des relations avec les salariés, les évaluations de la performance, la gestion des salaires, la formation et le développement à travers la définition de politiques appropriées et spécifiques, de procédures, de contrats et de lignes directrices, afin de guider les prestations des employés à la réalisation des objectifs partagés d'organisation.

Les engagements que TELT a pris en matière de Ressources humaines sont de :

- Fournir la sécurité au travail à ses employés ;
- Prendre les bonnes personnes qui, par leur participation pourront apporter une valeur ajoutée à TELT ;
- Favoriser et faciliter le travail en équipe pour mettre en place une organisation plus efficiente et plus efficace ;
- Offrir un niveau de salaire adéquat et créer, avec l'engagement des employés, une vision à long terme de TELT ;
- Investir dans la formation de ses salariés en termes de temps et de budget.

TELT considère comme faisant partie intégrante de sa mission, le développement des possibilités d'emploi (en France et en Italie), en promouvant l'égalité entre les hommes et les femmes, en luttant contre toutes les discriminations sur les emplois et en favorisant les meilleures conditions socio-environnementales pour le déroulement des activités. Elle met également l'accent sur les aspects quotidiens de la vie en entreprise, en défendant la dignité des personnes, la sécurité, le respect de la vie privée, la protection des informations d'entreprise et en renforçant l'absence de conflits d'intérêts et la lutte contre la corruption.

L'engagement de TELT sur le front de la sécurité s'est traduit par de bonnes pratiques et une surveillance permanente, des accords de partenariat avec des organismes de formation, l'organisation de réunions d'information à l'intention des principaux acteurs du secteur et la participation à des projets de promotion internationaux.

La politique des ressources humaines de TELT, en cours d'élaboration et dont l'émission est prévue au cours des mois à venir, vise à des objectifs d'amélioration continue dans plusieurs domaines essentiels, parmi lesquels le milieu de travail, la santé des travailleurs et la lutte contre toute forme de discrimination.

L'organisation de TELT, compte tenu de la nature publique du Projet et des ressources mises à sa disposition pour sa mise en œuvre, poursuit l'excellence à travers :

- La qualité de l'organisation (efficacité et efficience dans la réglementation des activités)
- L'éthique de la gestion (respect des «valeurs d'entreprise»)

En particulier, le respect humain dans les relations professionnelles constitue un élément important pour disposer d'un bon environnement de travail et poursuivre les objectifs de la Société.

Les Responsables des différentes fonctions de l'entreprise s'engagent à poursuivre la qualité des relations avec tous les travailleurs et entre les travailleurs eux-mêmes, en favorisant la collégialité des décisions et la circulation de l'information. Ces valeurs sont bien mises en avant par le leadership inter-fonctionnel qui partage le respect des valeurs et des droits humains entre les fonctions les plus importantes, sans les centraliser sur une seule fonction.

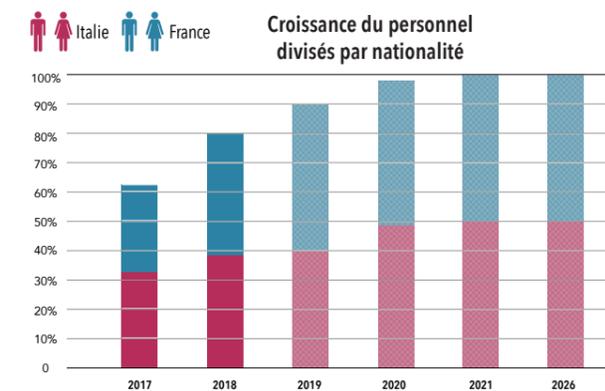
Par exemple, TELT a contribué à la création du document Règles Communes Opérationnelles de Sécurité des Chantiers en France et en Italie, et a mis en place une politique de sensibilisation aux risques professionnels. Un premier événement a eu lieu à Turin, avec la participation de plus de 200 personnes («La maîtrise d'ouvrage des grands travaux, important promoteur de la Culture de la Sécurité et de la Santé au travail : stratégies de gestion et de communication, aspects contractuels, bonnes pratiques et expériences»). La société a aussi participé à la campagne Healthy Workplaces for all ages de l'EU-OSHA (environ 2.5 millions de visiteurs sur le web, 38.000 personnes impliquées dans les événements, 73.000 destinataires du bulletin d'information).

Composition des effectifs de TELT

La politique de TELT en ce qui concerne les ressources humaines entend valoriser le contexte particulier dans lequel la société est née et se développe : la mise en place d'une infrastructure névralgique pour le développement commercial et culturel de l'Italie, de la France et de l'ensemble de l'Europe.

La société dispose de deux sièges opérationnels dans lesquels travaille un personnel binational et de préférence bilingue ; elle a consacré dans le développement de l'effectif une attention toute particulière à l'équilibre des nationalités du personnel ainsi qu'à l'équilibre entre hommes et femmes, en intégrant au niveau de chaque fonction des groupes de travail pour autant que possible binationaux. En effet, la politique de TELT prévoit que la répartition du personnel soit à 50% de nationalité française et à 50% de nationalité italienne.

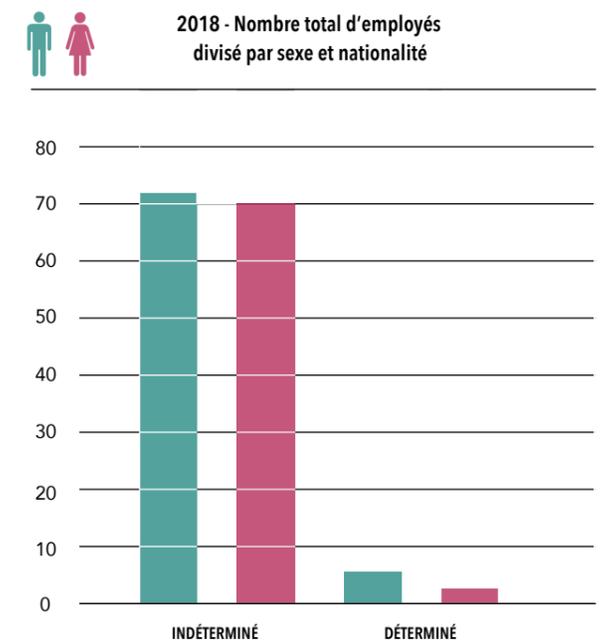
Les données figurant dans les tableaux ci-après se rapportent aux 158 salariés administratifs de TELT et non au personnel opérant en chantier, étant donné que ce dernier fait partie de sociétés adjudicatrices.



La répartition par hommes et femmes, par niveau hiérarchique et par âge reflète les particularités des activités confiées à TELT. Les caractéristiques de l'ouvrage ont demandé notamment la recherche de professionnels dans différentes branches de l'ingénierie ayant une expérience importante et entraînant des conséquences dans la répartition par sexe et par tranches d'âge⁵.

La répartition par type de contrat a été effectuée comme suit :

- **L PermanentL contractsL :L** CDI (Contract Duration Indeterminée), détachés (FS et SNCF)
- **L TemporaryL contractsL :L** CDD (Contract Duration Déterminée)



⁵ Dans le graphique «2018— Total des employés, réparti par sexe et par type de contrat» ne sont pas inclus les 10 travailleurs intérimaires, 5 hommes et 5 femmes.

La répartition par catégorie professionnelle a été effectuée comme suit :

- **Executives** : Président, Directeur Général, Directeurs
- **Managers** : Responsable de fonction, Responsable de service ou positions de gestion avec des collaborateurs
- **White collars** : Responsable d'activités qui coordonne les consultants externes et peuvent être responsables de la gestion de contrats
- **Blue collars** : Assistants, chargés d'activité, stagiaires ou fonctions de support et de passage, assistants de direction, en soutien des professionnels

La fusion des White collars et de Blue collars, qu'elles incluent également 5 hommes et 5 femmes travailleuses intérimaires, a été dictée par le choix de rendre presque équivalent à la répartition entre les hommes et les femmes, et de ne pas donner trop l'accent sur le «pic» des femmes au niveau des secrétariats (Blue collars).

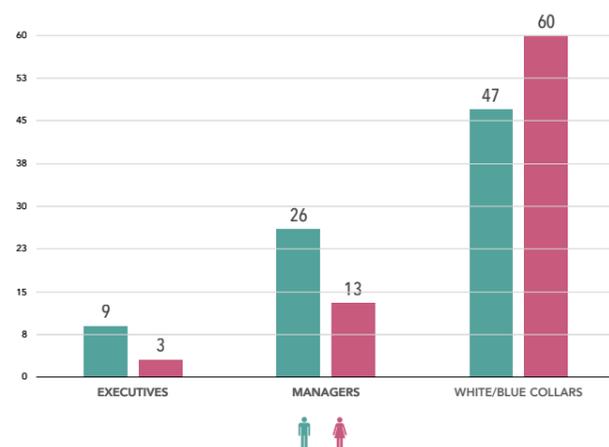
Politiques de recrutement

La politique de TELT dans le cadre des embauches est étroitement liée aux besoins de fonctionnement de plus en plus croissants de la Société, en lien avec le lancement progressif des chantiers sur les deux côtés, italien et français.

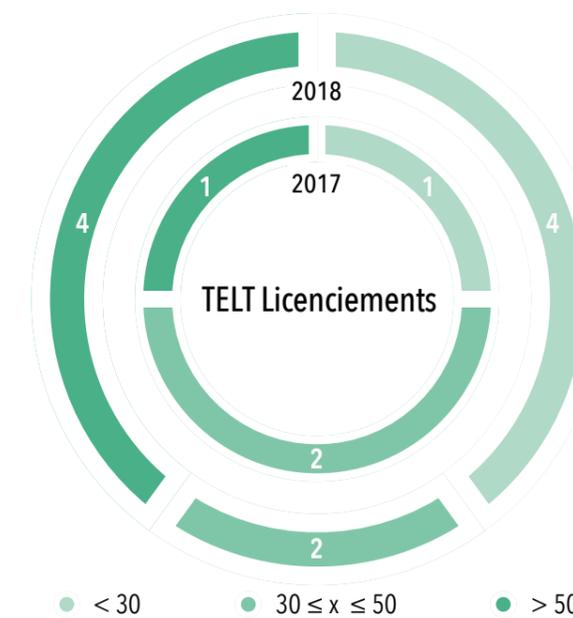
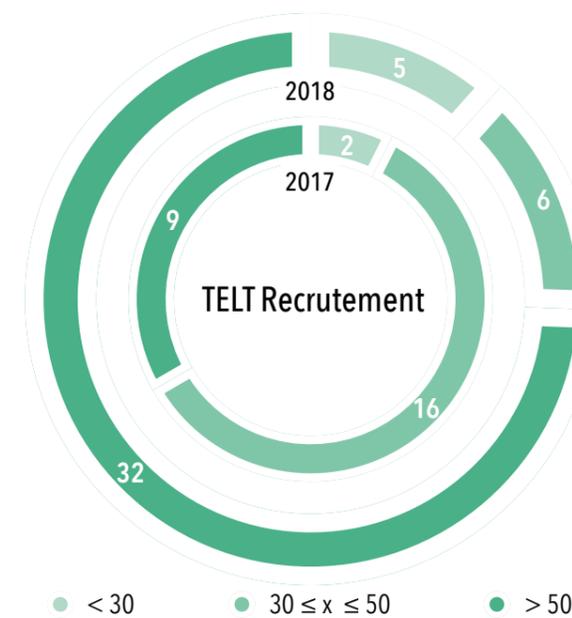
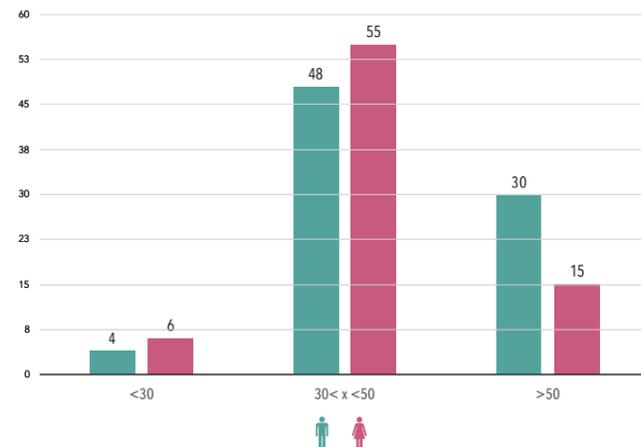
Sur la base de ces exigences, le plan d'élargissement de la force de travail prévoit d'atteindre la totalité des effectifs à la fin de l'année 2026, équivalent aujourd'hui à 80% du personnel prévu. Les embauches encore à effectuer sont de 10% environ en 2019 et de 10% environ au cours des années suivantes jusqu'en 2026. Le développement de l'effectif suit la logique précédemment indiquée dans la répartition binationale et permet de maintenir l'équilibre. On remarque que le total des embauches a augmenté de 59 % depuis 2017.

TURNOVER DU PERSONNEL						
Turnover du personnel réparti par sexe						
Tranche d'âge	2018			2017		
	Hommes	Femmes	TOTAL	Hommes	Femmes	TOTAL
< 30 ans	0%	50%	30%	0%	14%	13%
30 ≤ x ≤ 50 ans	0%	4%	2%	3%	2%	3%
> 50 ans	7%	13%	9%	4%	0%	3%
Turnover total du personnel	2%	9%	6%	3%	3%	3%

2018 - Total des employés, répartis par sexe et par niveau hiérarchique



2018 - Total des employés, répartis par sexe et âge



Rémunération et performance management

La politique de rémunération de TELT a été développée sur la base des données recueillies par le biais d'un banc d'essai de rémunération international et vise à garantir l'équité interne, ainsi qu'à définir des rémunérations en ligne avec les marchés de référence, de nature à favoriser la stabilité de la relation de travail dans le moyen et le long terme. L'opposition à toute forme de discrimination, tant dans le processus de sélection du personnel que sur le lieu de travail se concrétise dans la promotion, en fait, de l'égalité des chances entre les hommes et les femmes en leur assurant les mêmes fourchettes de rémunération associées à l'égalité des positions.

La MBO de TELT prévoit que les objectifs stratégiques définis par le Directeur général soient déclinés et affectés, compte tenu du type de responsabilité, à ses premiers collaborateurs (les Directeurs) et, par la suite, à tous les travailleurs.

Opérationnellement cela se fait par le biais de l'application à l'ensemble du personnel d'«objectifs quantitatifs et qualitatifs», auxquels s'ajoute un «objectif sociétair commun quantitatif».

Les objectifs personnels définis pour chaque employé par son Responsable de Fonction ont pour but de souligner sa contribution selon le niveau de ses responsabilités, alors que le but de l'objectif sociétair commun est d'encourager les employés à la plus grande collaboration infra-groupe et infra-direction.

POURCENTAGE DE SALARIÉS QUI REÇOIVENT RÉGULIÈREMENT DES ÉVALUATIONS SUR LA PERFORMANCE ET LE DÉVELOPPEMENT DE CARRIÈRE						
Pourcentage total de personnes employées, réparti par sexe et par catégorie, qui reçoivent régulièrement des évaluations sur le développement de carrière et sur la performance au cours de la période de référence						
Employés inclus dans le programme d'évaluation de la performance	2018			2017		
	Hommes	Femmes	TOTAL	Hommes	Femmes	TOTAL
Dirigeants	9%	3%	12%	8%	3%	11%
Cadres	26%	13%	39%	25%	14%	39%
Employés	27%	14%	41%	20%	8%	28%
Ouvriers	20%	46%	66%	9%	37%	46%
Total des salariés inclus dans le programme d'évaluation de la performance	82%	76%	158%	62%	62%	124%

EMPLOYÉS QUI ONT JOUÉ LE RÔLE D'INSTRUCTEUR PENDANT LEUR PÉRIODE DE TRAVAIL	
nb d'employés ayant joué le rôle d'instructeur pendant leur période de travail	30
% d'employés ayant joué le rôle d'instructeur pendant leur période de travail	19%

TELT MIND : voyage avec les esprits de TELT

En 2018 TELT a inauguré le projet TELT Mind, avec pour objectif de capitaliser l'expérience du personnel et de valoriser l'expérience dans le domaine de la construction de tunnels, autoroutes et lignes de chemin de fer à l'échelle internationale.

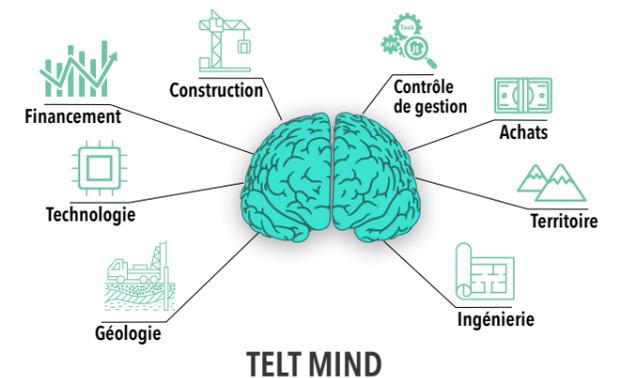
Pour raconter ce parcours, des données ponctuelles sur les expériences de travail des salariés ont été recueillies, comme mentionné dans le tableau ci-dessous :

- Tot Km de lignes ferroviaires réalisées** 1150 km
- Tot tunnels creusés** 454 km
- Tot Km d'autoroutes** 520 km
- Tot Budget géré** 60 mld

TELT a également cartographié les projets réalisés dans le monde par ses ingénieurs, architectes et économistes avant de les intégrer dans les effectifs de l'entreprise et les résultats ont conduit aux éléments suivants :



Projets réalisés dans le monde



TEL T Mind est un projet dynamique et mis à jour continuellement en fonction de l'évolution des effectifs de TELT, correspondant avec les besoins pour les travaux définitifs du Tunnel de base.

Une première synthèse des résultats obtenus a été racontée dans une vidéo faite pour le personnel de TELT comme outil de communication interne.

Bien-être des salariés

L'un des objectifs sociétaires est de favoriser un bon climat d'entreprise et de contribuer à créer un esprit de cohésion et de bien-être au travail.

Pour ce faire TELT organise dans le courant de l'année un certain nombre d'initiatives en vue de faciliter les relations interpersonnelles et augmenter auprès des salariés la prise de conscience de la grandeur de l'ouvrage confié à l'entreprise.

- Création de sièges parlants et d'un environnement réconfortant. TELT dispose de deux sièges, en Italie et en France, où travaille la plupart des salariés, et deux autres bureaux dans les capitales des deux Pays. Des parcours thématiques ont été aménagés à Turin et Rome avec le récit du projet, ses étapes les plus importantes et les objectifs à atteindre par les salariés au cours des années à venir.
- Rencontres et événements pour le personnel. Outre les réunions mensuelles avec les délégués du personnel, TELT organise des réunions bimensuelles dans les différents sites, appelées «réunions de siège», dans lesquelles les Directeurs généraux adjoints informent les collaborateurs sur les dernières nouveautés de la société, les résultats obtenus et les objectifs à atteindre. Ces réunions ont notamment pour but de motiver les participants et d'augmenter leur sentiment d'appartenance à ce projet. Une attention particulière est donnée à l'information en cas d'événements extérieurs impactant le projet ou la société. Dans ces cas, le Directeur général convoque tous les salariés et fournit des informations précises et détaillées sur la situation.

- Contrôle des activités et de l'avancement du Projet : un instrument de contrôle interne de la société, qui passe par la compilation mensuelle par les salariés d'une fiche d'activité sur la plate-forme MeMo. Grâce à ce système les informations relatives aux activités du mois sont «capitalisées» et rendues toujours disponibles à la consultation.



La protection de la diversité, l'égalité des chances, l'inclusion et les droits humains

TELT, afin de contrôler le respect des droits humains au sein et à l'extérieur de la société dans le cadre des activités de ses fournisseurs, a eu pour activité principale, au cours de la période 2015-2017, de définir un modèle d'organisation. Celui-ci a été soumis, conformément aux Accords Internationaux, aux contrôles de la part d'organismes externes (Commission des Contrats pour les procédures liées aux marchés qui se situent au-dessus des seuils européens et Service Permanent de Contrôle représentant un organe d'audit externe), de son système de contrôle interne et du Comité d'Éthique. Dans le cadre des politiques émises par TELT, avant l'obtention de la certification en 2017, d'autres certifications avaient été émises sur la qualité, l'environnement, la sécurité des travailleurs et la sécurité des informations ; elles sont mises à jour chaque année. Pour 2019 TELT prévoit de définir de nouvelles politiques importantes dont une portant sur le thème du «Personnel».

TELT rappelle le respect des Droits humains dans son Règlement Intérieur et dans le Code éthique, et s'engage à le répéter, que ce soit dans les activités de l'entreprise ou en participant aux activités de ses parties prenantes (entreprises adjudicatrices, collectivités locales, associations syndicales). Dans la conduite de ses activités, TELT entend garantir et promouvoir :

- le droit à la dignité, à l'égalité des chances, à un traitement non discriminatoire sans distinction de race, de couleur, de sexe, de langue, de religion, de nationalité, d'opinion politique, d'orientation sexuelle, de statut social, de handicap, d'âge ou toute autre condition individuelle non liée aux conditions nécessaires à l'exécution du travail ;

- le droit à la vie, à la liberté de pensée et d'opinion ;
- le droit à la sécurité ;
- le droit à la transparence en mettant en place les dispositifs utiles pour éviter les conflits d'intérêts ;
- les droits sociaux et culturels des employés et de tous les acteurs qui entrent en contact avec TELT à divers titre.

La politique de TELT sur le respect des droits humains se réalise dans tous les processus de l'entreprise et notamment dans le modèle d'organisation susmentionné qui, avec ses dispositifs de contrôle, vérifie qu'aucun droit humain n'est violé dans la gestion des ressources humaines, aussi bien dans les mesures de sécurité mises en place dans son siège et dans les chantiers que dans la politique de concertation et d'écoute des besoins des communautés locales.

La nature binationale du projet est à l'origine d'une grande attention à la question du dialogue entre deux cultures différentes et, à un plus haut niveau, est à la base d'un défi quotidien de conciliation entre trois droits différents, Italien, Français et Européen. TELT constitue une expérience unique et exemplaire de coopération transfrontalière et d'intégration des différentes identités.

Sur le front des politiques extérieures, TELT s'est concentrée sur le respect du droit à l'information et la transparence vis-à-vis de ses principales parties prenantes, c'est-à-dire les communautés intéressées par le projet, les organismes publics concernés et les entreprises qui participent aux appels d'offres. Par exemple, sur le territoire français, TELT a été l'un des promoteurs d'une participation active des entreprises et des institutions, tout en contribuant à l'application effective de la «Démarche Grand Chantier» (cf. 5.2.1).

L'une des dernières initiatives concrètes a été la signature d'une «Charte d'engagements», signée par la Préfecture de la Savoie et par TELT pour aider les parties prenantes à saisir toutes les opportunités que le chantier du Lyon-Turin pourra créer sur le territoire au niveau de l'emploi, de structures d'accueil et de restructuration des villages de la Maurienne.

En Italie, après une phase d'opposition très forte, les activités du promoteur ont permis d'établir un dialogue constructif avec les communautés concernées par le projet. Dans ce cadre, TELT a le projet de promouvoir pour le territoire italien des initiatives similaires à celles de la Démarche.



Mise en place d'une politique sur l'égalité des chances

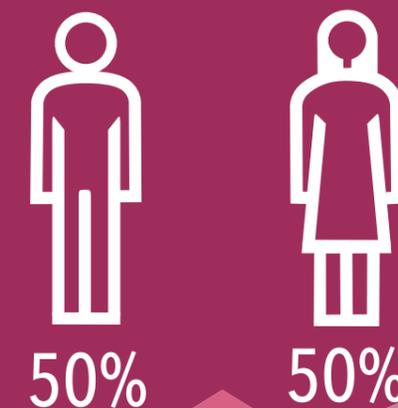
L'égalité entre les hommes et les femmes est une question essentielle à TELT avec l'objectif d'amélioration constante. La politique de TELT pour le recrutement, pour respecter le principe 6 du Global Compact, a obtenu d'excellents résultats pour l'égalité hommes/femmes, ayant atteint une équité de personnel masculin et féminin substantielle.

Au 31 décembre 2018, les employés de TELT, y compris les intérimaires, ont atteint le nombre de 158 et la répartition hommes/femmes est de 82 hommes et 76 femmes, dont 5 intérimaires, 5 hommes et 5 femmes.

Par contre, en ce qui concerne la répartition des rôles décisionnels dans l'entreprise, nous pouvons constater que :

- environ 33% des femmes ont le rôle de Responsables
- 3 Directeurs sur 9 sont des femmes

À l'heure actuelle, une seule femme siège au Conseil d'Administration et le souhait de TELT est de voir grimper ce nombre dans le cadre de nouvelles nominations.



Le développement et la formation des employés

TELT estime essentiel l'accroissement des compétences de ses salariés par la motivation et la valorisation de leur potentiel, estimant que les investissements dans la formation et les stages de formation sont indispensables pour la réalisation des objectifs sociétaux.

Les domaines les plus couvertes par des cours d'approfondissement sont les suivantes :

- Le domaine technique : la mise à jour des dernières innovations de creusement en souterrain est essentielle pour mettre le projet Lyon-Turin à l'avant-garde sur le front des solutions techniques identifiées dans la phase de démarrage des travaux définitifs. Au cours des trois dernières années environ 88% du personnel technique de TELT (Ingénieurs et Géologues) a participé à des séminaires et des réunions consacrés aux ouvrages en souterrain. Au total, les événements de formation promus par l'entreprise ont été plus de 300.
- Le domaine linguistique : le bilinguisme est une des compétences indispensables pour le personnel de TELT qui, tous les jours, doit échanger avec des collègues italiens et français, sans oublier la langue anglaise, fondamentale dans les relations internationales, compte tenu de l'importance et des défis du projet. TELT a octroyé entre 2016 et 2018 des cours de langues italienne et française, impliquant dans les cours de langues environ 55% des salariés.
- Le domaine de la contractualisation : l'un des principaux objectifs de la société au cours des trois dernières années 2017-2019 a été de lancer 81 appels d'offres. La charge de travail, qui pèse principalement sur la Fonction Contrats, est de nature à justifier la nécessité que le personnel soit bien formé pour rédiger des appels d'offres irréprochables, analyser rapidement les offres des entreprises, écrire clairement des procès-verbaux de commission. La formation concerne principalement

les passages obligés de la chaîne des contrats, les nouveautés en matière de droit public français, les dispositifs technologiques mis en place par la société pour superviser les appels d'offres, la lutte anti corruption. Au cours des années 2016 et 2017, le personnel impliqué dans les appels d'offres de TELT a participé à quelques 20 cours de formation professionnelle sur les appels d'offres. En 2018, les cours de formation ont été d'environ 70.

HEURES TOTALES DE FORMATION PAR AN ET PAR SALARIÉ						
Heures totales de formation réparties par catégorie professionnelle et par sexe						
Catégorie	2018			2017		
	Hommes	Femmes	TOTAL	Hommes	Femmes	TOTAL
Dirigeants	660	188	848	219	200	419
Cadres	1 604	35	126	56	80	136
Employés	740	209	949	222	55	277
Ouvriers	1 535	1 432	2 967	1 240	1 346	2 586
Heures totales de formation	4 960	3 929	8 889	2 509	2 385	4 894
Heures totales de formation réparties par thème et par sexe						
Thème de formation	2018			2017		
	Hommes	Femmes	TOTAL	Hommes	Femmes	TOTAL
Santé et sécurité	532	275	807	174	193	367
Environnement	91	35	126	56	80	136
Formation professionnelle	740	209	949	222	55	277
Langues étrangères	1 535	1 432	2 967	1 240	1 346	2 586
Gestion	630	273	903	364	160	524
Autre	1 432	1 705	3 137	453	552	1 005
Heures totales de formation	4 960	3 929	8 889	2 509	2 385	4 894

La protection de la Santé et la Sécurité au travail

TELT est le promoteur public d'un des ouvrages les plus importants au monde. L'importance de la mission dont TELT a été investie par la France et l'Italie, avec le soutien de l'Europe, impose à la Société un objectif de challenge : réaliser le plus long Tunnel d'Europe en allant au-delà des normes réglementaires et en faire un exemple d'excellence depuis les phases de conception à celles de construction de l'ouvrage.

En 2015, le promoteur a obtenu d'entrer dans le Global Compact des Nations Unies, adhérant aux dix principes en matière de droits humains, de l'environnement, de lutte contre la corruption et de respect des normes internationales du travail.

Cette quête de l'excellence s'impose d'autant plus dans la protection de la sécurité et de la santé au travail, des valeurs à conserver avec le plus grand soin. Le projet Lyon-Turin impliquera des milliers de personnes parmi les ouvriers, techniciens et gestionnaires. Une longue phase de construction est estimée, avec des chantiers souterrains complexes avec des travaux à haut risque et pouvant influencer la vie quotidienne des communautés voisines pendant plus d'une décennie. TELT entend donc promouvoir et développer un environnement de travail sûr et respectueux de la santé, tout en maintenant, sur le modèle de la norme BS-OHSAS 18001:2007 et, prochainement de la norme ISO 45001:2018, une organisation permettant l'identification et la gestion des risques. Cette organisation permettra de réduire la probabilité des accidents, appliquant les normes et les règles de bonne technique et améliorer constamment les performances d'un système intégré avec la gestion de la qualité ISO 9001:2015 et la gestion de l'environnement ISO 14001:2015.

Le promoteur public a choisi de faire certifier ses processus d'entreprise sur la base des normes internationales dans l'optique de poursuivre des objectifs d'excellence dans tous les domaines, du technique à l'environnement, de la sécurité et du respect de la légalité. L'objectif est ambitieux, mais indispensable : n'avoir aucun accident grave ou mortel lors de la construction de l'ouvrage, tout en maintenant des indices de performance en termes de fréquence et de gravité des valeurs minimales admissibles. Ces objectifs peuvent être atteints à travers des actions systématiques d'orientation et de contrôle sur l'organisation interne et sur les organisations de ses fournisseurs, depuis l'ingénierie jusqu'à la construction.

TELT a donc la responsabilité et l'objectif concret de :

- assurer le respect des réglementations actuelles et veiller à l'application des normes, règles et recommandations qui permettent d'atteindre les objectifs fixés.
- coopérer avec les communautés locales et les organismes compétents, en assurant une totale transparence d'information et de communication ;
- consulter et faire participer tous les travailleurs, y compris par l'intermédiaire de ses représentants, à la gestion de la sécurité et de la santé au travail ;
- demander à tous les employés, chacun dans le cadre de son rôle et de ses responsabilités, de prendre soin de sa propre santé et sécurité et de celles des autres ;
- impliquer les autres entreprises, les sous-traitants et les travailleurs indépendants dans le partage et dans la poursuite des mêmes objectifs.





L'organisation interne de TELT et le mode de travail

TELT a constitué au sein de son organisation une Direction Sécurité et Environnement. L'une des fonctions de cette direction a pour mission de s'occuper de tous les aspects liés à la sécurité et à l'hygiène au travail. Elle représente donc une supervision technique spécialisée à la disposition des directions techniques pour les phases de conception et de construction de l'ouvrage, constituant un organe d'interface avec la direction générale de TELT, les parties prenantes et les organismes gouvernementaux et régionaux d'inspection du travail.

La Fonction Sécurité et Hygiène au Travail a un rôle d'auditeur interne, en application du système intégré BS OHSAS 18001 - ISO 14001 et des procédures internes de vérification de niveau II, en lien direct avec la direction générale de TELT.

Les lignes d'action à suivre avec compétence et continuité sont synthétisées ainsi :

- la diffusion de la culture de la sécurité ;
- promouvoir les «zéro accident» et «safety first» comme attitude de travail ;
- établir et faire maintenir des procédures et des conditions de travail sûres ;
- fournir une surveillance adéquate, la formation et le contrôle des normes ;
- contrôler le système de Gestion de la sécurité en le révisant lors de nouvelles obligations législatives ;
- analyser les événements graves et les accidents, dans le but d'en identifier les causes et de fournir des informations actualisées et des instruments de contrôle permettant de les prévenir ;
- informer et former tout le personnel sur la santé et la sécurité en ce qui concerne les caractéristiques des lieux de travail, ses activités et cette politique, dans le but de le faire participer à la prévention et à la protection de la santé et la sécurité de sa et d'autres ;
- faire comprendre à tous l'importance d'un environnement de travail sain et sûr.

Ces engagements ont été traduits dans la rédaction et la signature par tous les employés d'un Code éthique (que les fournisseurs doivent également respecter) et dans l'engagement d'un contrôle régulier des conditions de travail des ouvriers dans les chantiers. TELT veut travailler avec celui qui partage les mêmes objectifs et qui se comporte conformément aux lignes directrices choisies par l'entreprise.

■ **« Nous voulons travailler avec qui vise l'excellence, le développement technologique, l'innovation, le choix des meilleures pratiques disponibles, en ne se contentant pas du respect des règles ou des pratiques établies. »**

Pour TELT, il est très important de choisir ses fournisseurs sur la base d'exigences claires en termes d'organisation et de résultat. Comme indiqué dans les appels d'offres déjà lancés, des critères récompensant les entreprises candidates qui proposeront d'adopter des mesures de sécurité excellentes et novatrices ont été intégrés. TELT se positionne donc à l'avant-garde par rapport à tous les maîtres d'ouvrages européens de grands travaux en souterrain, lançant un véritable défi au marché sur le terrain de la sécurité du travail.

Les pas accomplis

TELT a déjà entrepris plusieurs actions à ce sujet dans le domaine de la santé et la sécurité, parmi lesquelles :

1. Règles Communes en matière de sécurité pour la France et l'Italie
2. Révision des Plans de Coordination de la Sécurité au travail
3. Diffusion de la culture de la sécurité
4. Formation spécifique
5. Suivi, enquêtes et adresse
6. Conventions, projets de recherche, publications

1. Règles Communes en matière de sécurité pour la France et l'Italie

Les futurs chantiers du projet représentent un objectif important pour les services d'inspection du travail de ces deux Pays. Pendant des années, des rencontres ont eu lieu pour définir et garantir une homogénéité de réponse aux défis économiques et sociaux qui accompagneront la phase de construction de l'ouvrage, en particulier pour la section transfrontalière, entre Suse et St Jean de Maurienne, où la taille des chantiers exige une approche qui va au-delà de l'administration ordinaire. Des thèmes tels que la réglementation applicable, la gestion des contrats de travail, les services à la disposition des travailleurs et la gestion des différentes nationalités et ethnies, même en provenance de Pays non membres ont été traités. Pour ces raisons, les inspections du travail françaises et italiennes (DIRECCTE, DTL Turin, ASL 3), la Direction Territoriale du Travail (DTL de Turin et Alessandria), les Services de Prévention Sécurité des Environnements de travail (SPRESAL de l'ASL TO3) de la région Piémont, la « Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi » de la région auvergne-Rhône-Alpes (DIRECCTE), avec le soutien de leurs directions générales de Paris et Rome, ont participé à la rédaction

d'un document qui a impliqué directement le promoteur de l'ouvrage, LTF d'abord, TELT par la suite, en promouvant une activité de coordination binationale. Le travail effectué entre 2002 et 2010, intitulé Règles Opérationnelles Communes, a été reconnu par les gouvernements et a été repris dans les accords bilatéraux de janvier 2012 entre la France et l'Italie. Les règles définissent les normes techniques à appliquer pour la construction du tunnel en France et en Italie, indépendamment de la frontière. Le document a finalement été intégré et amélioré entre 2016 et 2017, avec la participation technique de TELT. Il a d'abord été validé par la Commission Technique et Sécurité de la CIG, approuvé dans sa version bilingue par les ministères respectifs, à temps pour être annexé aux documents des appels d'offres de services et de travaux pour la mise en œuvre de l'ouvrage. Fruit d'un travail conjoint de plusieurs mois, effectué par les services territoriaux italiens et français, il a pour objectif de garantir un degré de protection élevé à l'ensemble des travailleurs engagés sur les différents sites. Il intègre des règles communes applicables en matière de santé et de sécurité au travail pendant les travaux et atteste de la volonté des Pouvoirs Publics de mettre en œuvre des procédures uniformes et coordonnées pour ce qui est de la prévention et du contrôle des risques professionnels, ainsi que des conditions de travail. Le tout en tenant compte des particularités spécifiques du chantier. Ces Règles Opérationnelles Communes ont été élaborées en comparant les règlements européens, italiens et français et les « bonnes pratiques » observées sur les chantiers de percement, avec une référence particulière aux descenderies déjà mises en œuvre.

2. Révision des Plans de Coordination de la Sécurité au travail

La révision du projet, qui s'est déroulée entre mi-2016 et fin 2017, a été l'occasion d'actualiser et de compléter le Piano di Coordinamento della Sicurezza (côté Italie) et le Plan Général de Sécurité (côté France).

À la suite d'un nouvel appel d'offres, deux nouveaux coordonnateurs ont été désignés qui, en travaillant de manière unitaire, ont produit une nouvelle édition, sous la conduite et la vérification de TELT, en accord avec les nouvelles exigences de conception des différents chantiers dans lesquels est réparti l'ouvrage. Il est rappelé, par exemple, que le grand approfondissement consacré au creusement mécanisé du tronçon terminal côté Italie, où la présence de roches vertes potentiellement amiantifères a fait l'objet de délibérations sur les technologies utilisables, mises à jour avec les expériences internationales les plus récentes.

3. La diffusion de la culture de la sécurité

La Culture de la Sécurité de L'emploi correspond à la diffusion de mesures techniques, organisationnelles et de modus operandi pour dépasser le simple respect des réglementations nationales et européennes en matière de sécurité, en misant sur une approche scientifique et systématique de Qualité de la sécurité. Ce système, qui constitue l'épine dorsale de l'OS&H (Occupational Safety & Health) moderne, a apporté des avantages considérables, surtout culturels : les opérateurs économiques et les maîtrises d'ouvrage peuvent affirmer enfin l'idée que les accidents et les maladies peuvent et doivent être évités.

TELT a collaboré à la conception et à l'organisation de rencontres, de séminaires et de campagnes internationales consacrés à la diffusion de la culture de la sécurité.

Le 12 mai 2017, en collaboration avec SITI³, GEAM, le groupe de recherche opérant dans le cadre du projet de TGSIGTU - Risk Assessment et Management, les Ordres des Géologues et des Ingénieurs, le Département DIATI du Polytechnique de Turin, TELT a apporté son soutien à l'organisation du premier d'une série de séminaires. Le thème était : « *La Maîtrise d'ouvrage de grands travaux comme important promoteur de la Culture de la Sécurité et la Santé au travail : Stratégies de gestion et de communication, aspects contractuels, bonnes pratiques et expérience* ».

Les contributions des maîtres d'ouvrage européens de travaux similaires, tels que BBT, ALPTRANSIT, EDF, CEPAV2, MM4, EXPO 2015, ont porté sur l'action des maîtres d'ouvrage dans le suivi des ouvrages du point de vue également de la sécurité et de la santé au travail, comme indiqué par l'intitulé de la rencontre : « *L'histoire des grands ouvrages réalisés en Europe à partir du XIXe siècle a mis en évidence l'amélioration continue des conditions de travail et du traitement des accidents de chantiers. Cette bonne pratique positive est certainement la conséquence de l'évolution des technologies et, plus généralement, de la situation socio-économique et culturelle. Mais aujourd'hui, l'élément clé pour améliorer la performance de la sécurité est sans aucun doute l'action proactive du maître d'ouvrage : dans une vision contemporaine du rôle, il ne se borne pas à ordonner le travail et évaluer le résultat final, mais il contrôle, intervient et participe - de la conception à l'exécution de l'ouvrage - à l'amélioration continue des conditions de travail, tout en garantissant les plus hauts standards de qualité technique et technologiquement atteignables.* »

³ L'institut Supérieur sur Systèmes Territoriaux pour l'Innovation

Les 23 et 24 mai 2018, en collaboration avec SITI et GEAM, les Ordres des Géologues et des Ingénieurs, le Département DIATI du Polytechnique de Turin et l'Université de Turin, la Médecine du Travail, s'est tenue la conférence : « *La propagation de la culture de la sécurité et la santé au travail* ». En particulier, la première journée, présidée par TELT, a été consacrée aux nouvelles technologies appliquées à la sécurité dans les chantiers souterrains, donnant quelques exemples du chantier de St Martin La Porte.

Ces rencontres, réalisées au Polytechnique de Turin, ont été une occasion importante de débattre des approches et des expériences en matière d'OS&H dans les grands travaux d'infrastructure, avec un retour évident en termes de diffusion de la Culture de la Sécurité. Dans ce cadre, le cycle de séminaires soutenu par TELT vise à associer les maîtrises d'ouvrage des ouvrages les plus grands au niveau international pour partager des situations vertueuses, des informations de première main, des résultats, des innovations et des approches originales. La collaboration avec le Polytechnique a aussi donné vie à un projet plus vaste pour la publication d'un manuel TELT pour l'innovation technologique et la sécurité sur les chantiers de grands travaux en souterrain. Le Master en « Occupational & Safety Health Management », organisé par l'OIT (Organisation Internationale du Travail) a collaboré à la documentation et à la rédaction.

Toujours dans le cadre de soutien à la diffusion de la Culture de la Sécurité, en 2017 TELT a été Partenaire de la campagne Healthy Workplaces for all ages organisée par l'agence européenne EU-OSHA (European Agency for Safety and Health at Work) la campagne mondiale qui s'occupe de la prévention des accidents du travail et des problèmes de santé tout au long de la vie. Avec ce partenariat, TELT a montré qu'elle avait à cœur les thèmes comme la bonne gestion des risques ou encore les politiques de soutien à la reprise du travail suite à une maladie. La formation sur la sécurité est aussi un sujet interne à l'entreprise, comme en témoigne le séminaire organisé en septembre 2017 dans le chantier de Saint-Martin-la-Porte, pour les salariés de TELT, consacré au Risque Grisou (le risque déclenché par la présence du charbon qui exhale des gaz potentiellement inflammables).

TELT collabore activement avec son personnel à l'enseignement de certains cours en Master du Polytechnique de Turin et de l'International Labour Office - ILO, qui a sa propre équipe de formation sur le campus ONU de Turin. La dispense de ces cours et les expériences qui en découlent sont utilisées comme matériel de formation pour le personnel de TELT.



4.11 Formation spécifique

Des journées de formation sur la sécurité et la santé au travail sont consacrées au personnel de TELT en fournissant en premier lieu les connaissances de base et, par la suite, de meilleures compétences sur des thèmes liés à la typologie de risque caractéristique du projet.

Au cours des trois dernières années une série de réunions a été organisée, avec la participation de tout le personnel pour caractériser le contexte de notre projet en termes de sécurité des personnes et l'hygiène au travail. Ces cours, qui se sont déroulés sur trois jours, respectivement en Italie et en France, seront répétées périodiquement.

Sur la base des besoins et des travaux en cours, des conférences consacrées aux risques spécifiques se sont ensuite tenues, par exemple :

- Les « Règles Opérationnelles Communes » qui a eu lieu en Italie et en France, en juillet 2017 ;
- Risque « Grisou » sur le chantier de St Martin La Porte avec la collaboration de la MOE d'Egis-Alpina en septembre 2017 ;
- La « Responsabilité Juridique dans le domaine de la sécurité au travail », qui s'est tenue en Italie et en France entre juin et octobre 2018.

5.11 Suivi, enquêtes et adresse

TELT enregistre chaque événement qui arrive à son personnel et dans ses chantiers, tout en maintenant un suivi constant des événements. L'enregistrement n'est pas une fin en soi, mais c'est un outil qui permet de connaître et de mesurer les performances du système OHS.

Le contrôle est un outil à la disposition de TELT, afin qu'il puisse intervenir dans les situations critiques avec des actions d'approfondissement, de rappel et d'adresse envers ses fournisseurs.

Dans le domaine de la sécurité au travail, il est possible d'affirmer que « le malheur n'existe pas », ou d'une autre manière, « le sort n'entre pas ». Chaque accident ou incident n'est jamais le fruit du hasard ou de la fatalité, mais de causes petites ou grandes, dont la combinaison peut générer un événement. Il est donc fondamental de pouvoir connaître les liens de causalité pour pouvoir éviter une fois pour toutes la répétition des événements.

Dans les cas considérés comme importants par type ou gravité, TELT établit donc, en accompagnement des professionnels investis, tels que les MOE et le CSPS, son analyse du problème, qui est rendue disponible à la direction constructions et à la direction générale.

6. II Conventions, I projets de recherche, I publications

La recherche et l'innovation sont des éléments stratégiques pour TELT, afin de disséquer les thèmes et de rechercher des solutions d'excellence pour la construction de grandes infrastructures, pour l'environnement, la sécurité des sites d'entreprise et des chantiers de construction, les procédures, les technologies de construction et de planification, les processus de contrôle et de certification, l'amélioration continue de la société, le cadre juridique et le contexte économique.

La collaboration avec des universités et des centres d'études nationaux et internationaux a été l'occasion d'expérimenter des techniques et des matériaux de pointe, d'appliquer des solutions innovantes, mais également de tracer des voies de croissance culturelle et sociale. Ceci sous différentes formes:

- partage de scénarios et identification des problèmes pour une recherche commune ;
- participation conjointe à des programmes de recherche régionaux, nationaux, européens et internationaux, une attention particulière étant accordée aux programmes de la Commission Européenne ;
- collaborations à des projets de recherche spécifiques potentiellement financés par TELT, en vue de développer des solutions innovantes adaptées au projet ;
- développement et promotion de réseaux internationaux pour l'échange d'expériences ;
- promotion d'activités et de séminaires visant à diffuser la culture scientifique et générale sur le territoire ;
- organisation d'événements en synergie avec les autorités locales.

Les principaux partenariats ou collaborations ont été activés, par exemple, avec les instituts suivants : École nationale des ponts et chaussées de Paris, Centre d'études tunnels universitaires (CETU), Organisation internationale du travail (OIT), École polytechnique de Turin, Université de Bologne, Université de Bologne. Etudes à Turin, Université de Caen, Université Savoie Mont Blanc, Université de Bourgogne.



Les prochaines étapes

TELT continuera les actions qui ont marqué les années 2016-2018, en augmentant les effectifs du service, qui devra de plus en plus s'adonner à des activités sur le terrain, considéré comme le début des chantiers de construction. La recherche de certains supports informatiques qui permettent d'enregistrer les événements de tous les chantiers de l'ouvrage est en cours, ainsi que la mise au point d'un logiciel d'analyse des accidents. La détermination d'un partenaire universitaire côté français, ainsi que la collaboration avec des organismes accrédités tels que CARSAT, OPPBTP, CETU, SDIS, etc. permettra d'établir un modus operandi similaire à celle adoptée côté italien de l'ouvrage.

Outre ces initiatives, il sera nécessaire de faire naître et d'organiser les comités institués par les Règles Opérationnelles Communes, rappelés par le traité binational du mois de janvier 2012, c'est-à-dire la Structure de Coordination qui verra la participation de tous les acteurs de la sécurité impliqués dans la construction du tunnel du Mont-Cenis.

Le caractère transnational de la NLTL a soulevé un certain nombre de questions, tant en ce qui concerne le droit applicable aux relations et aux conditions des travailleurs engagés sur le site qu'en ce qui concerne les modalités d'intervention des services d'inspection et les perspectives économiques liées à la présence d'entreprises contractantes de nationalités différentes.

Les Directions Territoriales du Travail de Turin et Alessandria, le Service Prévention Sécurité des Environnements de travail ASL TO3 de la Région Piémont, la Direction Régionale des Entreprises de la Concurrence de la Consommation du Travail et de l'Emploi de la région Rhône Alpes au niveau territorial, ainsi que la Direction générale de l'Activité d'inspection (DGAI) et la Direction Générale du Travail (DGT) au niveau central, ont travaillé ensemble pour répondre à ces besoins.

Elles ont lancé une initiative innovante, dans laquelle ont été fortement impliqués aussi bien la maîtrise d'ouvrage que les entreprises exécutrices et les organismes d'inspection. Les Ministères des deux Pays se sont exprimés dans la négociation de l'accord conclu le 30 janvier 2012 entre l'Italie et la France pour la mise en œuvre et l'exercice de la nouvelle ligne ferroviaire, en affirmant leur position pour faire intégrer à cet accord l'article 10-2 relatif au droit du travail applicable sur l'ensemble de la section transfrontalière. Cet article fixe les modalités opérationnelles inhérentes aux règles applicables en matière de conditions de travail et d'emploi des travailleurs, et prévoit des actions de coopération parmi les organismes d'inspection des deux états.

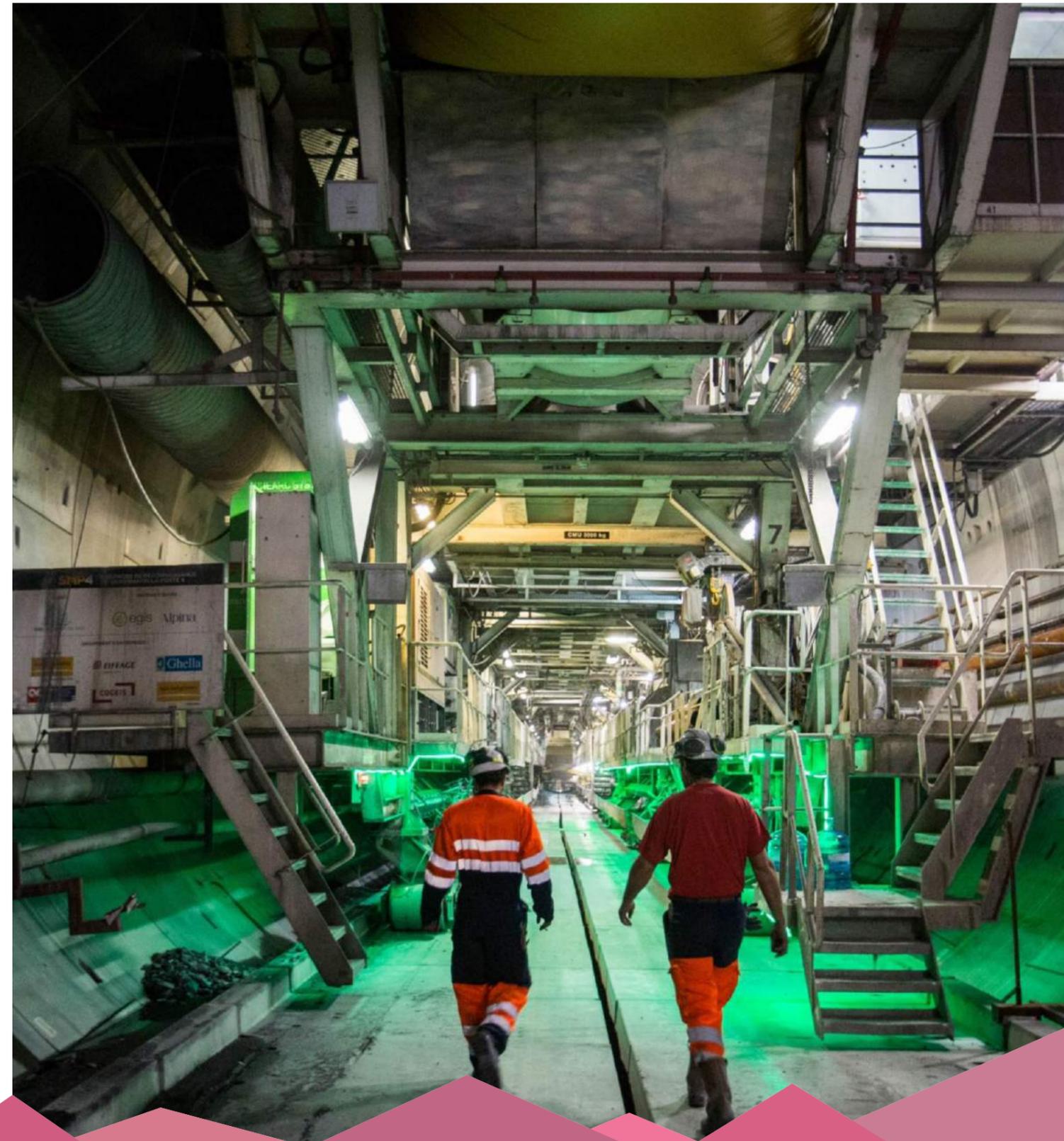
Il est évident que les données figurant dans le tableau font référence à des valeurs numériques liées à l'effectif de TELT, avec des fonctions administratives. En ce qui concerne les travailleurs à l'ouvrage dans les chantiers, qui sont rattachés à des entreprises adjudicatrices, TELT s'engage à mettre en place pour les années suivantes un système de compte-rendu permettant de contrôler les éventuels accidents survenus pour ces derniers.

ACCIDENTS DU TRAVAIL						
Type d'accident du travail (Total)						
Type d'accident du travail	2018			2017		
	France	Italie	TOTAL	Hommes	Femmes	TOTAL
Fatalité suite à un accident du travail	0	0	0			
% de fatalité suite à un accident du travail	0,00%	0,00%	0,00%			
Accidents graves au travail (décès exclus)	0	0	0			
% de accidents graves au travail (décès exclus)	0,00%	0,00%	0,00%			
Accidents du travail	1	1	2			
Total Heures travaillées	105.503	113.654	219.157			
Taux d'accidents (Total)						
Type de taux	2018			2017		
	France	Italie	TOTAL	Hommes	Femmes	TOTAL
Taux de fatalité suite à un accident du travail	0,00	0,00	0,00	174	193	367
Taux d'accidents graves au travail (à l'exclusion des décès)	0,00	0,00	0,00	56	80	136

Suivi en Chantier

TELT porte une attention particulière à la question de la sécurité sur les chantiers et s'engage à adopter les meilleures pratiques internationales disponibles en se donnant pour objectif la «réduction des accidents» et «zéro accident mortel». C'est pour cette raison que, outre la formation nécessaire, il est indispensable, d'une part de mettre en place des procédures et des technologies les plus innovantes et des contrôles constants et appropriés, et d'autre part l'instauration d'un dialogue direct avec les organisations syndicales, ainsi qu'avec les représentants des travailleurs. Selon la vision de TELT, la «sécurité» est avant tout un environnement de travail favorable qui nécessite la participation active de tous les travailleurs. La fonction Sécurité au Travail, créée en février 2016 au sein de la Direction de Sécurité et Environnement, assiste la Direction Ingénierie pour la partie conception et la Direction Constructions dans les chantiers pour les questions liées à la santé et la sécurité au travail. Elle réalise en outre des vérifications en chantier en supervisant les activités des maîtrises d'œuvre et la coordination de la sécurité. Par exemple, l'une des activités de surveillance s'est concentrée sur la gestion de la silice libre et du micro-climat en souterrain et l'analyse des accidents majeurs. Les travaux du tunnel géologique de Chiomonte se sont terminés sans incidents graves ; Malgré cela, TELT travaille à un protocole de sécurité particulier qui tient compte des risques liés à la méthode traditionnelle, utilisée aujourd'hui dans un tronçon de la descenderie complémentaire, en phase de percement à Saint-Martin-la-Porte.

L'engagement de TELT sur le front de la sécurité s'est traduit en substance par de bonnes pratiques et une surveillance permanente, des accords de partenariat avec des organismes de formation, l'organisation de réunions d'information à l'intention des principaux acteurs du secteur et la participation à des projets de promotion internationaux.





5

ENGAGEMENT POUR LA COMMUNAUTÉ ET LE TERRITOIRE



5.1	TELT et le respect des droits des communautés locales	104
5.2	Impact territorial, économique et social de l'activité de TELT	105
5.2.1	Politiques pour les territoires côté France	106
5.2.2	Politiques pour les territoires côté Italie	109
5.3	Le dialogue avec les parties concernées par l'activité de TELT	114
5.3.1	La concertation avec les autorités et les résidents côté France	116
5.3.2	La concertation avec les autorités et les résidents côté Italie	119
5.4	Gestion du trafic, de la sécurité routière et des situations d'urgence	124

Engagement pour la communauté et le territoire

SDG

UNE ÉNERGIE PROPRE ET ABORDABLE

Garantir à tous l'accès à des systèmes d'énergie économiques, fiables, viables et modernes

L'INDUSTRIE, L'INNOVATION ET LES INFRASTRUCTURES

Construire une infrastructure résistante et promouvoir l'innovation et une industrialisation juste, responsable et durable

VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES

Rendre les villes et les installations humaines inclusives, sûres, viables et durables

AGIR POUR LE CLIMAT

Promouvoir des actions, à tous les niveaux, pour lutter contre le changement climatique

PARTENARIAT POUR LES OBJECTIFS

Renforcer les moyens de mise en œuvre et renouveler le partenariat mondial pour le développement durable

ENVIRONNEMENT

7. Soutenir une approche préventive à l'égard des défis environnementaux
8. Prendre des initiatives qui favorisent une plus grande responsabilité environnementale
9. Encourager le développement et la diffusion des technologies respectueuses de l'environnement

- Concrétiser, en particulier sur le site de La Maddalena ainsi que dans les autres chantiers italiens concernés par l'ouvrage, un projet d'accompagnement du chantier, en mettant en place les mesures instaurées par la Loi 4/2011 et le Pacte pour le Territoire du 23/11/2018
- Stimuler l'engagement par les communautés locales dans des projets de réhabilitation de logements et la mise en valeur du territoire, en amorçant un cercle vertueux, déjà dans les phases antérieures à la mise en œuvre du projet grâce aux investissements importants en cours pour l'activation des chantiers
- Favoriser activement le développement économique et la mise en valeur du patrimoine culturel et immobilier des centres urbains impactés par le projet.



TELT et le respect des droits des communautés locales

La mise en œuvre de la nouvelle ligne Lyon-Turin prévoit l'engagement d'un grand nombre de personnes qui seront mobilisées dans les différents sites de chantier.

Le bassin des travailleurs locaux, sur la base des estimations de nombre et de profils professionnels attendus (ex. Réf. «Évaluation socio-économique du projet de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin - annexe à la S.I.A. - Juillet 2010»), doit être complété par une main-d'œuvre en provenance d'autres lieux, qui s'installeront sur le territoire pendant environ dix ans, générant un impact considérable sur le tissu social et économique des communautés concernées.

L'arrivée des «employés» conduira à une augmentation démographique jusqu'à 50% des populations résidentes dans certaines communes, avec un important changement de la composition démographique des communautés à cause de l'abaissement de l'âge moyen et d'une «mixité» socio-culturelle, qui générera une stimulation de la demande de logements, de services et de marchandises et une conséquente intensification des transits en véhicules.

Les plus grands impacts prévus sont les suivants :

- **L'augmentation du trafic routier avec des criticités sur le plan logistique et l'environnement;**
- **L'augmentation de la demande d'habitations et des services.**

La participation au programme des municipalités locales qui s'est exprimée au cours des dernières années à travers les tables de discussion de l'«Observatoire de l'axe ferroviaire Lyon-Turin» et les réunions avec les Comités et les Associations, est appliquée dans les différentes avancées de conception de l'ouvrage et dans les cadres réglementaires pour les travaux compensatoires.

TELT met en œuvre une politique concrète en faveur des collectivités locales en contact avec le projet Lyon-Turin. De la même manière, l'activité du promoteur, en synergie avec les institutions, est largement orientée vers la protection du droit des collectivités locales à participer au développement du projet, à travers la promotion de la libre concertation, en continu et informée et la reconnaissance de l'importance de leurs attentes légitimes dans la conception et la gestion des activités. L'attention accordée aux droits culturels, économiques et sociaux des collectivités locales fait partie de la politique de TELT, qui développe par ailleurs des actions spécifiques pour la mise en valeur du rôle des PME et le tissu économique des territoires en France et en Italie (en particulier le roadshow pour les entreprises, la promotion de l'initiative pour l'accompagnement du chantier, l'adhésion de TELT à l'association Pacte PME).

Dans le plein respect des directives Européennes sur la concurrence, TELT se propose, sur la base des législations des États, de maximiser les retombées positives en termes d'emploi pour les territoires, dans le cadre des différents partenariats avec les communautés locales et les institutions.

Impact territorial, économique et social de l'activité de TELT



Politiques pour les territoires côté France

En France, le territoire le plus concerné par l'ouvrage est celui de la Maurienne, région marquée par différentes vulnérabilités et liée à d'importantes et multiples restructurations économiques et, parallèlement, par une perte d'attractivité de ses centres historiques.

Cette région peut néanmoins compter sur ses richesses économiques (tourisme de montagne différencié, pôles d'innovation et de recherche, de tradition industrielle, agriculture de qualité), patrimoniales, humaines, également liées à sa position géographique et aux infrastructures transalpines historiques ou plus récentes (chemins de fer, routes, énergie).

Depuis 2010, le Syndicat du Pays de Maurienne s'est engagé dans une démarche du projet de développement du territoire basée sur la charte de développement durable qui propose d'identifier quatre défis pour l'avenir, c'est-à-dire l'efficience économique-environnementale, la valorisation des ressources du territoire, le renforcement de la cohésion territoriale via la mobilité, le financement d'innovations technologiques et de grands projets favorisant le dynamisme et l'adaptation du tissu économique local. Le chantier du projet Lyon-Turin a été identifié parmi les projets qui répondent à ces défis.

La Démarche Grand Chantier

Compte tenu de son importance, le projet Lyon-Turin bénéficie depuis 2003 de la mise en oeuvre de la «Démarche Grand Chantier» dirigée par le Préfet de Savoie et ayant pour partenaires l'État, la Région, le Département et TELT.

Les mesures d'accompagnement liées aux chantiers ont été identifiées dans l'article 6 de l'accord du 30 janvier 2012, alors que la Décision Ministérielle du 2 juin 2015 a précisé les mesures d'insertion et d'intégration de la mise en oeuvre et du soutien de la «Démarche Grand Chantier». Un fonds appelé Fonds d'Accompagnement et de Soutien Territorial (FAST) a été spécialement créé pour participer aux mesures d'accompagnement précitées. Pour un montant de 32 millions d'euros, le budget alloué sera valable pour toute la durée des chantiers et sera géré directement par TELT. La mise en oeuvre de FAST a été décidée par le Préfet de Savoie lors de la réunion du Comité des financeurs de la «Démarche Grand Chantier».

Par la suite, pour anticiper et soutenir le lancement des premiers chantiers définitifs, l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Département de la Savoie ont décidé de concrétiser la «Démarche» dans le «Contrat du Territoire Maurienne», en écrivant noir sur blanc les engagements de l'État et des organismes représentés par le Syndicat du Pays de Maurienne.

Dans ce contexte, les partenaires ont prévu jusqu'en 2020 des financements d'un montant de 40.7 millions d'euros. Le moteur de support du chantier est représenté par un investissement de 16.5 millions d'euros sur des actions en matière d'emploi et de formation, de réceptivité et de soutien au tissu économique local. Pour le territoire, le support consiste en un financement de 24.2 millions d'euros pour des actions telles que la diversification économique, l'amélioration de la qualité de vie, la restructuration des villages. En 2016, environ 10 des 40.7 millions d'euros avaient déjà été alloués par les différents partenaires et les collectivités locales.

La «Mission Grand Chantier» analyse les demandes faites par des collectivités dans le but de vérifier qu'elles entrent dans le champ des actions finançables. Les actions ainsi catégorisées et le montant des différentes participations sont validés par le Comité des financeurs, présidé par le Préfet de Savoie.

En 2017, 6 opérations ont été désignées comme intégrant la catégorie «Démarche Grand Chantier», donnant lieu à la mobilisation de 300 000 euros du FAST (pour un total de 2.8 millions d'euros). En 2017 et en 2018, 9 opérations ont été cofinancées par les partenaires de la «Démarche Grand Chantier», dont près de 600.000 euros de restauration. À partir du 1er mai 2019, 13 autres accords seront signés ou préparés par TELT avec les autorités locales. Cela entraînera un montant engagé de FAST au cours du premier trimestre de 2019 à environ 2.2 millions d'euros, pour un cofinancement de plus de 40 millions d'euros à des actions de soutien pour les territoires et les projets du Lyon-Turin.

Jusqu'à présent, les principales mesures mises en place pour soutenir le chantier ont principalement porté sur le logement des salariés, avec la mise en œuvre de la «Maison de l'Habitat» à saint-Jean-de-Maurienne, et sur le cofinancement de la restructuration et la valorisation des logements existants, avec le but de répondre aux besoins de logement du lieu.

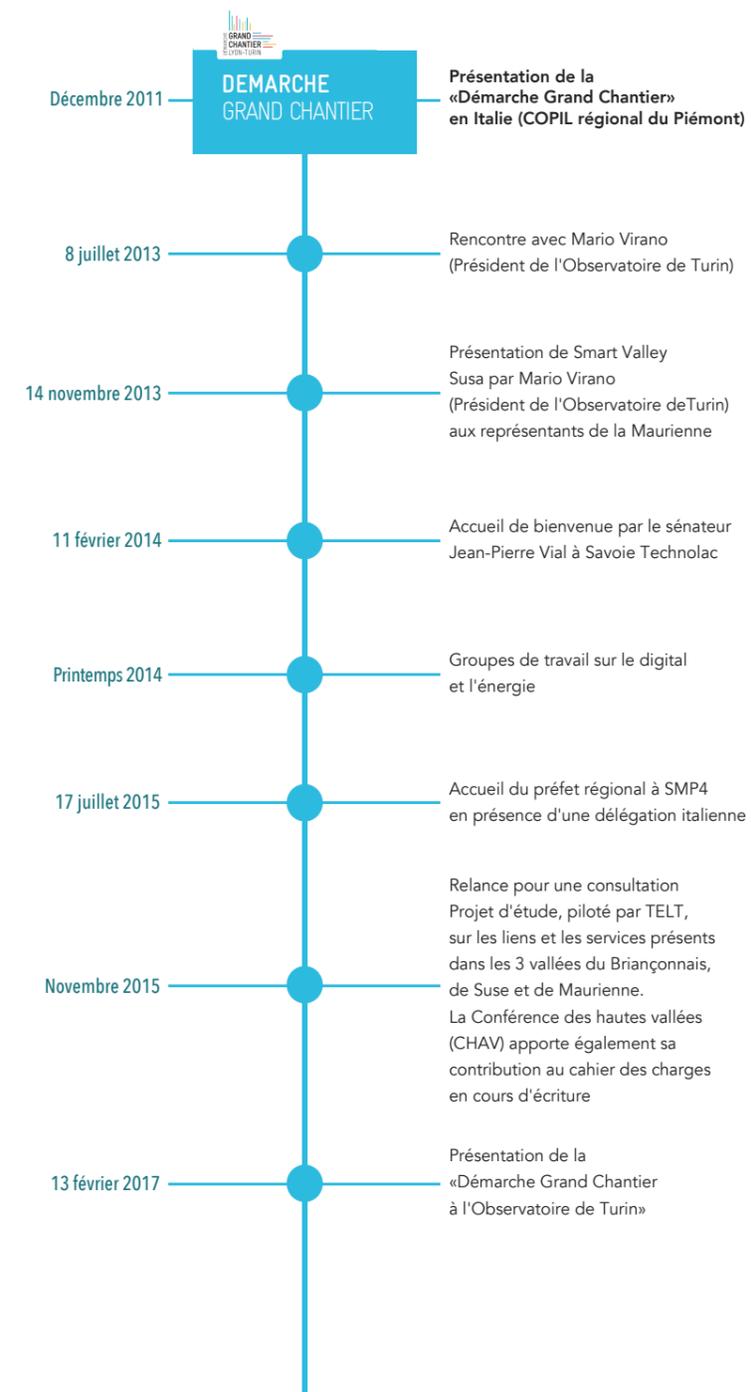
En ce qui concerne le soutien au territoire, le financement a été en faveur des grands thèmes traités dans le «Contrat du Territoire Maurienne» : centre de recherches et de compétence des tunnels, industrie/filière du cyclisme, transition énergétique, réhabilitation et développement des centres urbains, pôle d'échange multimodal de Modane, milieux aquatiques (risques hydrauliques).

Le 13 juin 2017, TELT a à son tour signé avec le Préfet de Savoie la «Charte Démarche Grand Chantier», un document qui contient des engagements importants, aujourd'hui en place, concernant :

- Recrutement et insertion des demandeurs d'emploi ;
- Mobilisation du tissu économique local grâce à la diffusion d'informations sur les perspectives d'emploi et partage des objectifs visés par les entreprises titulaires des principaux lots ;
- Attention portée à la vie locale des travailleurs : demande à chaque groupement d'entreprise de créer un «guichet unique» relié avec les acteurs du territoire ;

- Maximiser les retombées fiscales locales en invitant les entreprises, par le biais de leurs déclarations, à maximiser les retombées économiques locales avec la transmission de ces déclarations à la Direction Départementale des Finances Publiques de surveillance ;
- Communication de données à l'observatoire de la «Démarche Grand Chantier» par le biais de l'obligation pour les entreprises de fournir les données jugées nécessaires ;
- Concertation et communication locale pour la coordination et la demande aux entreprises de leur disponibilité et réactivité dans la gestion des problèmes critiques ;
- Augmentation de l'impact du chantier sur les installations publiques du territoire en travaillant, dans la mesure du possible, à l'avance, et en mettant en œuvre les conventions cadres, à commencer par celui du Conseil départemental pour la viabilité territoriale ;
- Participation au projet d'accompagnement de la Maurienne, en trouvant les moyens nécessaires et en mobilisant les entreprises en ce sens.

Enfin, une coopération entre la France et l'Italie a été lancée pour faire connaître et diffuser l'approche «Démarche Grand Chantier» et, si possible, pour standardiser les bonnes pratiques qui en découlent. Les points saillants de la collaboration entre les deux Pays sont énumérés ci-après :



Politiques pour les territoires côté Italie

Afin de valoriser les opportunités de développement territorial, sur le modèle du dispositif «Démarche Grand Chantier» actuellement en place sur le versant français des travaux NLTL (Nouvelle Ligne Lyon-Turin), la Région Piémont a produit la Loi Régionale 4/2011 pour la promotion d'actions en faveur des communautés concernées pour les activités d'accompagnement à la phase de démarrage des travaux, atténuer les impacts négatifs, produire des retombées positives pour les territoires et assurer la viabilité des transformations.

Dans le cadre de l'application du L.R. 4/2011, en novembre 2018, le «Pacte pour le Territoire» a été paraphé, par lequel la Région Piémont, le Commissaire extraordinaire du Gouvernement pour l'axe ferroviaire Lyon-Turin et TELT s'engagent à :

- Favoriser la formation et l'emploi au niveau local ;
- Mettre en œuvre des mesures de valorisation et de mise en valeur du patrimoine économique, culturel et de l'immobilier, avec une attention toute particulière à la valorisation du logement ;
- Mettre en place un guichet unique de mise en valeur des possibilités d'accueil du territoire pour accueillir les travailleurs de la NLTL sur le modèle de la Maison de l'Habitat déjà créée côté français.

En particulier, dans le cadre des stratégies d'une gestion durable des impacts sociaux et économiques, TELT, avec le document signé, s'engage à :

- Informer rapidement la Région Piémont sur les besoins en personnel en termes de quantité et de spécialisation afin de permettre la programmation de parcours de formation adéquats ;
- Inclure dans les appels d'offres des clauses sociales pour l'intégration des travailleurs défavorisés ;
- Introduire un critère d'évaluation des offres qui prévoit l'attribution du score plus élevé et de récompenser les entreprises qui offrent à la main-d'œuvre des solutions logistiques à proximité du chantier, réduisant ainsi la distance entre le lieu d'habitation et le chantier, et favorisant la réduction de l'impact sur l'environnement (en termes de qualité de l'air et nuisances sonores) suite à un trafic routier plus faible ;
- Garantir une information complète sur les chantiers et sur l'ouvrage et la transparence totale sur les entreprises et sur les marchés.

En marge de ces aspects, y compris côté italien, les conditions pour raisonner sur les retombées économiques possibles liées au développement du territoire ont été mises en place : la comparaison avec les communautés locales, en effet, a mis en lumière la possibilité d'utiliser les fonds de compensation, prévus par la «Loi Objectif», pour un projet de territoire axé sur les points suivants :

- Garantie de la connectivité matérielle et immatérielle à la Vallée ;
- Optimisation du cadre énergétique de la Vallée, en référence aux possibilités offertes par le territoire (micro-électrique, biomasse et géothermie) ;
- Récupération d'une partie du patrimoine immobilier public et privé ;
- Intervention sur l'organisation hydrogéologique du territoire en faveur de la sécurité ;
- Offre d'opportunités de croissance au tissu économique local.

L'ensemble coordonné de ces interventions a assuré la configuration d'un projet unitaire, initialement dénommé Smart Susa Valley, à laquelle a été également associé le dispositif de la Loi Régionale 4/2011 «Chantiers, développement et territoire», précédemment mentionnée, qui fixe pour objectif l'approche, y compris pour le trafic sur le territoire italien, d'actions menées dans le but de profiter des extraordinaires possibilités en termes de développement et d'emploi, qui pourraient résulter des chantiers de cette grande infrastructure ferroviaire.

À côté de la réalisation de l'ouvrage, TELT entend prendre une part active pour promouvoir la relance économique, sociale et culturelle du territoire.

■ Le principal défi, ainsi qu'une grande opportunité, est la création d'un plan général pour la requalification des structures sur le territoire, et de les adapter aux normes requises pour le logement de la main-d'œuvre prévue dans le chantier.



Le protocole d'entente

Le protocole d'entente a été signé le 23 novembre 2018 à Turin et représente un outil de mise en œuvre de la loi régionale 4/2011, inspirée par la Démarche Grand Chantier française et émise par la Région Piémont en référence à la construction de la nouvelle ligne Lyon-Turin et du Terzo Valico.

En vertu de cet accord, TELT évaluera les offres reçues dans le cadre de ses procédures publiques et également sur la base de la qualité environnementale et sociale, en se référant en particulier à la triple exigence de :

- (i) ne pas augmenter le trafic routier et la pollution qui en découle pour le transport des travailleurs au chantier ;
- (ii) faciliter le séjour des travailleurs au chantier en réduisant, dans la mesure du possible, la distance entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail ;
- (iii) encourager l'embauche de personnes qui connaissent des difficultés à accéder à l'emploi.

La formulation de ces critères de l'appel d'offres a été étudiée par la Direction Juridique de TELT en collaboration avec l'université de Turin, département de droit, afin de mieux concilier les exigences des Directives européennes sur la concurrence et les retombées au niveau du territoire local.

En Italie, le premier marché à expérimenter ces clauses sera le marché des niches de la Maddalena, actuellement en cours. Sur la base de ce « cas pilote » TELT aura la possibilité d'optimiser ces critères pour les marchés principaux.

De plus, le Promoteur, comme c'est déjà le cas du côté français, fournira une mise à jour rapide des estimations des besoins en personnel en termes de quantité, de chronologie et de spécialisation afin de permettre la planification de cours de formation et de bases de données répondant aux besoins des entreprises au titre de la loi 4/2011.

Impliquer les Communautés Locales dans le processus d'Autorisation

Les Administrations locales sont concernées par la procédure d'autorisation car :

- Elles reçoivent une copie du projet ;
- Elles envoient leurs observations à la Région et au Ministère des infrastructures ;
- Leurs observations font partie intégrante de l'avis final de la Région Piémont au sujet de l'approbation du projet.

En particulier, la législation italienne - par D.lgs 163/06 (Code des Marchés publics), D.P.R.207/2010 (Règlement d'application du Code des Marchés publics), D.lgs 152/06 (Code de l'Environnement), D.P.R. 327/2001 (Texte Unique Espropri), Loi Piémont n.4 de 21.01.2011 aux fins d'atténuation des impacts sur les territoires concernés par la NLTL, prévoit la participation au processus d'autorisation des projets et la possibilité d'exprimer son avis technique qui fera partie intégrante de l'avis final d'autorisation (Délibération du CIPE).

En outre, depuis 2006, a été créé l'Observatoire pour l'axe ferroviaire Lyon-Turin (tronçon international et national), un organisme technique décidé par la Présidence du Conseil des Ministres avec pour mission de trouver les solutions techniques pour la définition du tracé de la partie italienne de la section transfrontalière via la participation directe de toutes les instances et administrations locales concernées.

Le travail final, après deux ans de réunions techniques, est retracé dans un document appelé «Accord de Pracatinat» qui prévoit, entre autres, le déplacement du tracé de la Dora Gauche (approuvé par le CIPE par Délibération n. 113 le 5 décembre 2003 et publié au GUCE n° 48/2004) à Suse avec interconnexion successive à la ligne historique dans les environs de hiusa San Michele/Sant «Ambrogio de Turin. L'Accord de Pracatinat a été repris par le Gouvernement Italien lors de la réunion de la Table du palais Chigi du 29 Juillet 2008.

Construire le paysage

La Charte Architecturale et Paysagère indique des interventions explicites ayant pour but de «construire avec le paysage» : la nouvelle ligne ferroviaire, caractérisée par de multiples travaux complémentaires et accessoires doit, par conséquent, prévoir l'introduction de nouveaux éléments en valorisant les espaces et en harmonisant, dans la mesure du possible, l'ensemble des différentes infrastructures routières et ferroviaires restant à déterminer. La Charte Architecturale et l'intention du concepteur ne s'arrêtent pas à cet aspect, mais visent à introduire des dynamiques favorables à une utilisation en privé également, plus cohérent que par le passé avec les choix d'ensemble qui devraient résulter du travail de l'aménagement du territoire.

La localisation des chantiers principaux a été choisie dans des zones déjà modifiées par les précédentes activités humaines sur lesquelles sont prévues, à la fin des chantiers, des mesures de compensation environnementale visant à améliorer l'intégration des ouvrages permanents dans le tissu environnant. Les sites de destination du matériel de creusement résultant du processus de valorisation, sont situés dans des zones déjà concernées par les activités humaines d'exploitation et d'extraction matérielles, dans lesquels l'intervention est destinée à la valorisation et à la refonte morphologique de l'espace.



Le dialogue avec les parties concernées par l'activité de TELT

Lyon-Turin peut être considérée comme un «case study» du problème complexe de l'implication des collectivités dans les grands travaux d'infrastructure : c'est l'ouvrage symbole des contestations et, dans le même temps, l'utilisation la plus efficace des moyens de concertation.

La voix de NIMBY («Not in my back Yard», pas dans mon jardin) a été présente seulement au début du parcours de contestation et tant que le projet n'a pas été changé : par la suite, le profil de l'opposition s'est, d'une part, réduit quantitativement pour se radicaliser politiquement sans vrai motif territorial fondamental et, d'autre part, est devenu l'un des nombreux sujets de l'antagonisme anti-système. Le parcours mis en place pour le Lyon-Turin, notamment en Italie, a été rendu ardu suite à de nombreux obstacles et peut-être les plus insidieux ne sont pas des problèmes objectifs mais immatériels.

La complexité de la communication avec le territoire pour le Promoteur Public du projet Lyon-Turin est de retrouver dans sa nature d'ouvrage de liaison entre deux Pays qui dans le passé ont abordé le problème de la relation avec les communautés locales de façons très différentes. Alors qu'en France, par le biais du débat public s'est consolidée l'habitude de la concertation informelle mais organisée avec les autorités locales et les riverains, en Italie, avant le projet du Lyon-Turin, n'existait pas un institut de dialogue avec le territoire qui aurait pu permettre d'expliquer clairement les raisons de l'ouvrage et contrôler les phénomènes d'adversité et de désinformation.

En effet, l'institution de la Conférence des Services et les procédures de VIA (Évaluation de l'Impact sur l'environnement) ont été des pratiques trop «institutionnelles et administratives» pour être considérées comme des lieux de métabolisation de la dialectique consentement/désaccord des communautés locales.

C'est seulement au cours des premiers mois de 2017, avec le nouveau code des marchés, que la concertation, dans le cadre des grands travaux, est devenue obligatoire en Italie, prenant exemple sur le Lyon-Turin.

L'opposition du mouvement NoTav a atteint un sommet après 2011, avec la venue de franges violentes qui ont conduit aux affrontements connus dans le Val de Susse et au chantier de Chiomonte. L'outil innovant convenu entre les communautés locales et le Gouvernement a été identifié par la «Table Institutionnelle de Palazzo Chigi» (siège politique de la confrontation) et par l'Observatoire (siège technique qui élabore et propose des solutions politiques).

De 2006 à aujourd'hui, plus de 236 réunions avec les représentants des institutions locales, les techniciens et les acteurs avec un benchmarking important d'expériences nationales et internationales, ont permis de construire une base de relations pacifiques avec les communautés concernées par le projet, même si des prises de position pour ou contre l'ouvrage restaient persistantes. Mais surtout, ils ont donné de la vie, après un long débat (et après avoir pris en compte 11 options de tracé), à un nouveau projet qui a radicalement modifié l'original en changeant le côté de la vallée traversé et qui, avec les approbations nécessaires du CIPE, a donné le feu vert aux travaux définitifs côté Italie.

Au-delà des politiques pour les territoires (voir 5.2.1 et 5.2.2) TELT travaille à la dimension culturelle du projet et au système de symboles que l'ouvrage (et ses opposants) ont alimenté dans l'imaginaire collectif.

C'est dans cette optique que s'inscrit le projet de Tunnel Art et les initiatives que le promoteur met en place pour transformer ce qui, depuis trop longtemps, a été présenté et vécu comme une « ligne du Val de Suse ou de la Maurienne », en proposant, au contraire, la vision d'une ligne d'Europe qui relie les noeuds commerciaux les plus importants au monde et se prépare à être le tronçon essentiel de l'épine dorsale sud de la nouvelle ligne ferroviaire de la soie, de l'Atlantique au Pacifique. Dans ce contexte, nous pouvons citer l'extension des roadshow d'information de TELT, avec trois étapes en Chine, en Corée et au Japon au printemps 2017 et le suivi des développements de la Belt & Road Initiative et de l'Agenda 2020 de la Coopération UE-Asie. Tout cela en étant toujours convaincus que c'est seulement en intégrant la ligne Lyon-Turin au vaste panorama le plus complet de développement des infrastructures euro-asiatique, il sera possible d'amplifier pleinement les retombées positives pour les territoires.



La concertation avec les autorités et les résidents côté France

TELT, par le biais du Département Procédures Accords et Concertations France, organise des consultations et fournit des informations constantes aux représentants du territoire (présidents d'intercommunalité, maires), associations et résidents. Les sujets principaux généralement abordés lors des réunions concernent : l'avancement des chantiers, la prévision d'ouvrages futurs, les incidences sur l'environnement (bruit, poussière, trafic) et les actions mises en place pour les réduire, les mesures compensatoires pour l'environnement, les mesures d'accompagnement pour le territoire.

L'un des principaux objectifs est de faire accepter les chantiers liés à la réalisation de la ligne Lyon-Turin avec leurs impacts environnementaux, en partageant les solutions pour les réduire le plus possible. Un autre objectif important consiste à rendre l'infrastructure comme une chance pour le territoire qui la reçoit, tant en phase de conception que dans celle de la construction.

Les différents comités et réunions auxquels TELT participe, qui veillent à la diffusion de l'information et de l'orientation de la société, sont organisés et se réunissent selon la description suivante.

Les Comités et réunions au niveau régional et départemental :

- Révision du «Projet État» : dirigée par le Préfet de Savoie, la réunion d'information et de la programmation est programmée 3 fois par an en présence des directeurs des services de l'État et des représentants techniques des départements de Savoie et d'Isère.

- Comité régional pour la ligne Lyon-Turin : co-présidé par le Préfet et par le Président du conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, se réunit une fois tous les deux ans avec les acteurs politiques et sociaux de la région afin de discuter des différents sujets qui concernent l'ensemble de la partie française du projet, de Lyon à la frontière franco-italienne.
- Comité départemental pour la ligne Lyon-Turin : version départementale du Comité précédent, il se réunit chaque année sous la présidence du Préfet et du Président du Conseil départemental de Savoie, réunissant les acteurs politiques et sociaux.
- Révisions du «Dossier Etat/TELT» : compte tenu de l'augmentation du nombre de procédures administratives nécessaires à l'autorisation au début des travaux, un protocole d'organisation entre l'État et TELT a été signé pour définir des modalités opérationnelles plus fonctionnelles et plus fiables légalement. L'évaluation résultant de la première année de travail est la suivante :
 - 19 révisions de dossiers de procédures (services de l'État et TELT) ;
 - 3 réunions techniques spécifiques ;
 - 2 rencontres thématiques pour sensibiliser les agents des services de l'état chargés de l'enquête sur les dossiers ;
 - 8 autorisations administratives obtenues ;
 - 5 avis pré-encadrement sur les dossiers d'autorisation en cours d'examen.

Les Comités au niveau du territoire de la Maurienne :

- Comité Maurienne pour le Lyon-Turin : contrairement aux comités précédemment cités, celui-ci ne concerne que la section transfrontalière du Lyon-Turin. Il se réunit deux à trois fois par an sous la coprésidence du sous-Préfet de Maurienne et du Président du Syndicat du «Pays de Maurienne», en réunissant les acteurs politiques et sociaux du territoire ainsi que les représentants des associations.
- Comité de gestion de l'environnement : son objectif est le suivi de tous les aspects environnementaux des chantiers et les mesures compensatoires pour l'environnement. Il se réunit une fois par an, sous la présidence du sous-Préfet de Maurienne avec les services de l'État, des élus du Territoire et des représentants départementaux et locaux des associations qui se sont constituées en défense de l'environnement.

Les Comités et des associations des résidents, qui se réunissent pour protéger les droits et protéger le territoire des trois zones qu'ils représentent, sont les suivants :

- Association des résidents de Saint-Julien-Montdenis : initialement créée en 2015 pour les chantiers liés à la galerie de Saint-Martin-la-Porte (SMP4), elle s'intéresse aussi depuis début 2019 aux travaux de la section couverte de Villard Clément (CO9a). TELT participe aux assemblées générales de cette association et à ses réunions mensuelles avec les représentants de l'association, les grands entrepreneurs et les sociétés chargées des travaux sur le territoire concerné.

- Comité de soutien des habitants d'Avrieux : créé en mai 2018, dans l'optique des futurs travaux pour les puits de Avrieux (CO5a), depuis sa constitution TELT a organisé et a participé à deux réunions publiques, ainsi qu'à huit séances de travail. Le sous-Préfet a participé à plusieurs de ces réunions auxquelles ont parfois même assisté le collège électoral, les conseillers départementaux et le vice-président du Conseil départemental.
- Comité de soutien pour les habitants de Saint-Jean-de-Maurienne : constitué en juin 2018 dans le cadre des travaux du bassin de saint-Jean (CO9b et c), il participe aux réunions de quartier, ainsi qu'à certaines visites des chantiers et à une réunion publique qui s'est tenue en décembre 2018.

Réunions de chantier :

- Outre les réunions locales qui peuvent être conduites avec les représentants des résidents, TELT a fait visiter son site SMP4 à la plupart des conseils municipaux des Communes concernées par la ligne Lyon-Turin, aux associations de résidents et aussi aux habitants vivant près des chantiers ;
- En outre, des réunions régulières sont tenues avec les différents acteurs locaux pour présenter les projets et adapter, le cas échéant, les points qui nécessitent des améliorations pour faire accepter l'ouvrage par les résidents ;
- Les révisions de chantier sont organisées pour chaque site. Présidées par le sous-Préfet, guidées par TELT, l'adjudicataire et la société tous les 3-4 mois, elles sont le lieu d'échange avec les services de l'État, les représentants de la Démarche Grand Chantier, les élus du territoire (présidents intracommunautaires et maires) et les associations de résidents concernées. Les révisions ont pour objectif d'informer, d'écouter et de prendre en considération les avis des territoires concernés par les ouvrages.

Comme précédemment mentionné, TELT, à travers la Direction Procédures Accords et Concertation France, entretient un dialogue et une information constante avec les représentants institutionnels et les habitants des territoires (côté Italie le rôle est tenu par l'Observatoire Lyon-Turin et par la possibilité de visite des chantiers à la suite de leur ouverture au public).

Chaque mois, sont organisées 5 à 10 réunions officielles avec les représentants locaux, les associations de résidents, parfois en présence du sous-Préfet. Les principaux thèmes abordés ont été les chantiers en cours, l'évolution du projet, les acquisitions foncières, la «Démarche Grand Chantier». À la demande des Maires des Communes concernées par les travaux pour l'ouvrage, TELT a également participé à plusieurs réunions publiques auxquelles participent en général le sous-Préfet, la Maîtrise d'oeuvre, le groupement d'entreprises, les représentants des services de l'État, les Maires et les Présidents des associations des Communes concernées.

**La communication de proximité**

La communication de proximité côté français s'organise autour de quatre axes fondamentaux :

- le centre d'exposition permanent TELT situé à Modane est ouvert depuis octobre 2005. Il permet au grand public d'être informé sur les objectifs, les éléments essentiels et l'actualité du projet Lyon-Turin. Un accueil privilégié est réservé en particulier aux visites d'étudiants. À ce jour, l'exposition a attiré plus de 45 000 visiteurs résultat d'une trentaine d'expositions temporaires, ayant un lien avec le territoire (montagne, échanges franco-italiens, environnement ...), ainsi que des événements locaux (concerts, rassemblements agricoles, festivals scientifiques ...);
- les visites du chantier de Saint-Martin-la-Porte sont organisées par cibles différentes : des élus locaux et nationaux impliqués sur le chantier, aux journalistes, aux étudiants en génie civil, aux professionnels travaillant en souterrain et / ou en relation avec TELT, aux associations intéressées par le projet Turin-Lyon. Depuis son ouverture en 2015, environ 2.000 personnes ont visité le site ;
- le bulletin informatif du chantier : bulletin trimestriel distribué en environ 12.000 exemplaires aux citoyens des villes affectées par les travaux de la section transfrontalière Turin-Lyon et par courrier électronique à toutes les communes de la Maurienne ;
- les données clés de l'observatoire des chantiers : trois fois par an, la Démarche Grand Chantier élabore une brochure qui est distribuée au plus grand nombre de personnes. Il contient des informations sur les effets directs et indirects du chantier de Saint-Martin-La-Porte et sur ses avantages pour le territoire (utilisations locales, sous-traitance dans la région, implications financières pour la région, hébergement, etc.).

La concertation avec les autorités et les résidents côté Italie

Côté italien, aujourd'hui, le projet s'étend sur 12.5 km dans le contexte de la ferme opposition de la part des habitants locaux et du Mouvement No Tav. Le Gouvernement italien, pour dialoguer avec les organismes locaux et mettre en lumière l'extraordinaire opportunité que le territoire a reçue en participant à la mise en œuvre et à l'amélioration continue du projet, a mis sur pied une table de discussion et un Observatoire technique. Les échanges qui se sont succédés par la suite se sont concrétisés en actions opérationnelles qui ont conduit à la mise en place d'un nouveau projet, très différent de celui d'origine.

Aujourd'hui, avec l'atténuation progressive des violentes manifestations, TELT s'active pour construire un dialogue actif avec les parties concernées. La société travaille au niveau local pour montrer aux parties concernées la «valeur ajoutée» qu'apportera un projet comme celui de la ligne Lyon-Turin.

Les thèmes que TELT met en lumière sont :

- Le participation au projet ;
- La réduction au minimal de la consommation du sol ;
- L'optimisation de l'utilisation des matériaux d'excavation ;
- La qualité des ouvrages ;
- L'optimisation des chantiers et de la sécurité ;
- La protection de l'environnement ;
- La mise en valeur du patrimoine culturel du territoire.

L'Accompagnement de l'environnement en collaboration avec Arpa Piémont

TELT utilise la collaboration avec Arpa Piémont pour les activités de support technique à l'accompagnement environnemental et les vérifications de mise en œuvre des Délibérations d'approbation du projet définitif, ce afin de comprendre les indications réglementaires dans le cadre du projet d'exécution des chantiers de la Partie Italienne de la section internationale de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.

L'Étude d'Impact sur la Santé

TELT, avec la collaboration de l'Université de Turin, a donné suite à l'étude scientifique d'Évaluation de l'impact sur la Santé (Valutazione di Impatto sulla Salute, VIS) pour le Chantier du Tunnel de reconnaissance de La Maddalena. L'étude sera ensuite étendue à tous les chantiers impliqués dans les travaux définitifs de la NLTL, section Transfrontalière, partie italienne. La VIS documente, avec des données scientifiques, comment les années de chantier pour la construction du tunnel de reconnaissance de Chiomonte, n'ont pas altéré l'état de l'environnement, ne générant donc aucune condition d'impact négatif sur la santé des citoyens. Les territoires concernés par le chantier de ce grand ouvrage d'infrastructure sont contrôlés dans toutes leurs composantes environnementales et les données collectées sont sans cesse analysées par l'équipe médicale de renommée internationale d'une puissante institution de santé publique, le Département des Sciences de la Santé Publique et Pédiatriques, Sez. de la Médecine du Travail de l'Université de Turin.

Les territoires des quatre communes les plus concernées par la présence du chantier du tunnel de reconnaissance, Chiomonte, Gravere, Giaglione et Suse ont 40 stations de contrôle continu positionnées dans un rayon de 15 km autour de la zone des travaux avec la fonction de prélever périodiquement des échantillons de chacune des composantes environnementales sélectionnées. En outre, 26 stations de surveillance sont présentes dans la zone de chantier de La Maddalena, et 21 autres points de collecte sont consacrés au contrôle des eaux souterraines.



Les contrôles effectués par TELT sont ensuite validés par Arpa Piémont, ceci pour offrir aux citoyens des garanties supplémentaires de fiabilité.

Pour déterminer l'état de santé moyen du territoire, l'équipe de l'Université de Turin consacrée à la VIS recueille et classe les données sanitaires régionales avant le début des travaux. Cette activité permet la comparaison des valeurs et de l'état de santé des citoyens avant, pendant et après le chantier. L'enquête a été menée avec une implication constante des Communes qui, dans la période d'analyse, ont vu leurs délégués participer aux réunions de mise à jour de l'équipe d'étude.

Parallèlement, l'équipe a analysé les données de plus de 75.000 surveillance effectuées par TELT dans les zones concernées par le chantier au cours des travaux de 2012 à 2018 sur les différentes composantes relatives à l'atmosphère, au bruit, aux vibrations, à l'amiante, aux particules atmosphériques, aux rayonnements, aux eaux de surface et souterraines. Parallèlement à l'évaluation des données relatives aux facteurs de pression, les valeurs sanitaires pour la définition de l'état de santé de la population potentiellement concernée ont été recueillies avant 2013. Les données collectées à ce jour, relatives aux événements de santé produisant un hypothétique impact à court et à long terme, constituent la base pour la comparaison avec les données qui seront acquises des mêmes sources d'information institutionnelles à la suite de la réalisation de l'ouvrage.

En comparant les données sanitaires territoriales avec les données régionales de la période 2008-2014 aucune différence dans l'état de santé du territoire n'a été relevée par rapport à l'ensemble de la Région Piémont.

En ce qui concerne l'avenir, à la lumière des données jusqu'ici récoltées, des variations provoquées par les activités du chantier n'ont pas été prévues. Pour plus de tranquillité des citoyens, les activités de surveillance du territoire et de collecte des données de santé se poursuivront également pour la période suivant la fermeture du chantier.

Tableaux techniques thématiques conformément au D.G.R. 17-6445 du 2 février 2018

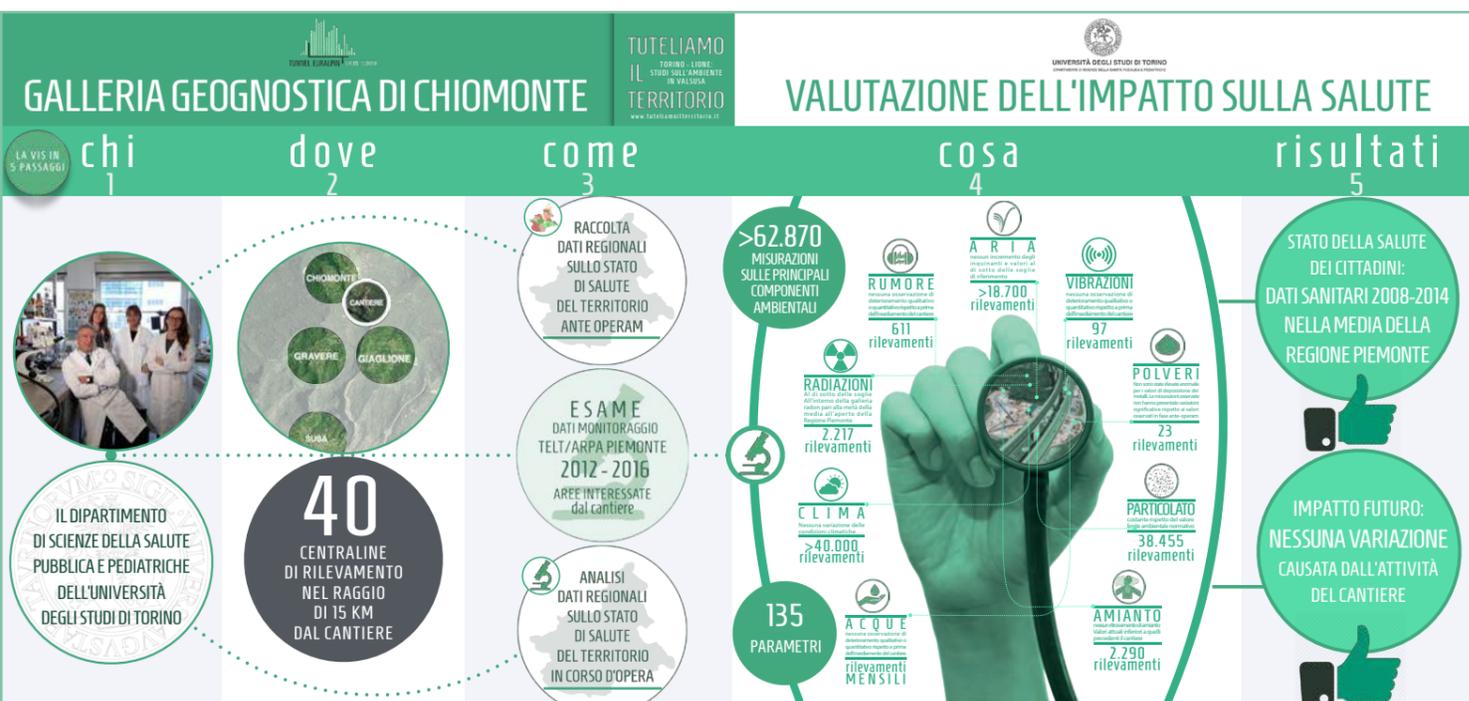
Suite à la signature du Protocole d'Intention avec la Région Piémont, le 3 octobre 2018, concernant les tables techniques conformément au D.G.R. 17-6445 du 2 février 2018, des réunions se sont tenues sur :

- la protection civile et la prévision des risques météorologiques ;
- les chyroptères ;
- les ongulés et les carnivores ;
- les compensations Forestières ;
- la sauvegarde du papillon Zerynthia polyxena.

Au sein du groupe de recherche les compétences dans l'écologie, la zoologie, l'entomologie, la botanique et les sciences forestières donneront un aspect multifonctionnel aux mesures proposées, en favorisant l'accroissement de la valeur naturaliste et fonctionnelle (ex. interconnexion entre les habitats des espèces faisant l'objet d'une étude) des différents domaines d'intervention.

En plus des précédentes tables, TELT mène une table technique en matière de protection civile pour la mise au point des plans opérationnels de la gestion du risque des chantiers de Lyon-Turin sur le territoire italien.

Pour aborder les exigences environnementales, afin de garantir une approche pluridisciplinaire sur toutes les questions qui font l'objet d'approfondissement, TELT a créé un groupe de recherche innovant constitué par le Département des Sciences de la Vie et de la Biologie des Systèmes (DIBIOS) et du Département des Sciences Agricoles, Forestières et des Denrées alimentaires (DISAFA) de l'Université de Turin. Le groupe de recherche a lancé le Projet «biodiversité» ; l'étude prévoit d'évaluer la présence et la répartition des différentes espèces et de concevoir les interventions de gestion (ex. interventions dans le domaine des compensations forestières), dans l'optique de les préserver en vue de l'élargissement du chantier.



La communication de proximité

La communication de proximité est structurée autour de deux piliers :

- Les visites en chantier, possibles une fois par semaine (environ 2.000 visiteurs à Chiomonte depuis 2014, et 1500 environ à Saint-Martin-la-Porte en 2018) ;
- Les nouveautés sur le projet et le chantier que «la Val Susa», le journal local, publie chaque mois.

En outre, parmi les initiatives mises en oeuvre, il y a «Tunnel Art Work» (Laura Paperina, Ludo et Simone Fugazzotto), une exposition souterraine d'oeuvres d'art d'écrivains italiens et français connue inaugurée en novembre 2016 et encore présente sur place aujourd'hui.



Gestion du trafic, de la sécurité routière et des situations d'urgence

Lyon-Turin n'est pas une «infrastructure individuelle» mais l'un des maillons manquants (missing link) indispensables pour permettre à toute l'Italie (et aux Pays à l'est et à l'ouest de l'Italie) la traversée de l'Arc Alpin Occidental et la connexion aux pays d'Europe occidentale. L'ouvrage ne sert pas seulement à la liaison entre deux points importants de l'Europe : il faut l'ensemble directeur des flux qui passent à travers les Alpes, directs d'Ouest en Est, du Portugal à la Serbie.

Le remplacement du tronçon du point de passage du Lyon-Turin est aujourd'hui plus que jamais une condition nécessaire, la nouvelle ligne ferroviaire est une part indispensable pour rendre possible le «report modal» de marchandises et de passagers sur l'ensemble du corridor européen et constitue un élément essentiel à la transition écologique du système de transport de l'Europe en matière de réduction des émissions à effet de serre que produit l'ensemble du continent.

Le choix de la ligne de chemin de fer n'est ni «aventurière» ni «solitaire». C'est un choix décidé avec des investissements de plusieurs milliards de l'Union Européenne et suivie par la Russie, la Turquie, la Chine et l'ensemble du continent asiatique, les Pays émergents du continent africain (Maroc, Tunisie, Égypte). Un réseau interconnecté de plus en plus interopérable qui devient intercontinental ; le seul système de transport capable de permettre d'accomplir la transition écologique du système de transport, en appliquant de manière globale les objectifs de réduction des émissions à effet de serre que la Gouvernance Mondiale a tenté de se donner.

Le report dans le transport de fret de poids lourds au rail, qui se produirait en cas d'activation de la ligne à grande vitesse/capacité Lyon-Turin, entraînerait une réduction substantielle des risques de santé et de mortalité.

La diminution des effets provenant du trafic de marchandises par des poids lourds, avec la construction et la mise en oeuvre de la ligne Lyon-Turin, se ferait sentir sur l'ensemble de l'échange transfrontalier Italie-France.

L'accidentalité dans les transports est devenue une urgence mondiale, européenne et italienne, avec d'énormes coûts externes du système économique et social. Il est universellement reconnu que le problème est dû principalement au trafic routier.

Le trafic routier, pour ses caractéristiques et ses modalités d'exercice, dépend certainement, de même que l'état des infrastructures et des véhicules, des conditions météorologiques des différentes saisons et à l'expertise et aux conditions des conducteurs. Les routes et les autoroutes, infrastructures destinées à un trafic mixte de passagers et de marchandises ont atteint sur la plupart des grands axes routiers, en général, précisément ceux plus intéressés par le transit des camions, des niveaux de saturation et de dégradation problématiques, dépassant souvent la capacité de conception des différentes infrastructures.

La congestion des principaux axes routiers produit, outre des coûts environnementaux importants, des coûts économiques et sociaux importants - sans compter les délais croissants au travail et la qualité de la vie - et aggrave la dégradation de l'infrastructure, souvent due à l'utilisation et à une demande des infrastructures bien plus grande que ce qui était prévu au stade de la planification. Ce fait réduit le temps de «durée de vie utile» de l'infrastructure et son niveau de sécurité.

Une infrastructure saturée rend nécessaires des interventions plus fréquentes que l'entretien mais surtout un entretien extraordinaire : interventions coûteuses, réalisées avec beaucoup de difficultés pour des effets qui se produisent sur des voies de grand trafic (désagrèments et interruptions d'exploitation).

Un important transfert de passagers et de flux de marchandises de la route, le mode de transport aujourd'hui le plus polluant et dangereux, au chemin de fer, le système le plus «écologique» et le plus «sûr», est de plus en plus nécessaire. La comparaison de l'accidentalité routière avec le ferroviaire n'offre pas de doutes : il est indiscutable que la sauvegarde de vies humaines (morts et blessés dans des accidents de transports) est déjà possible aujourd'hui. Un tel investissement, outre des avantages du point de vue environnemental, entraîne une réduction de l'accidentalité avec d'importantes répercussions sur l'économie du pays.

Le transfert d'une part significative du transport lourd de la route au rail, l'objectif soutenu par l'Union Européenne et accepté par tous les États membres, est donc la solution la plus efficace pour réduire la charge du trafic, en particulier lourde, sur les infrastructures routières et permettre une diminution significative de la congestion et de l'accidentalité.





6

LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT



6.1	La Politique environnementale de TELT	130
6.2	L'attention à l'environnement lors du creusement des tunnels de reconnaissance	132
6.3	L'utilisation durable des ressources	139
6.3.1	Consommation responsable de matériaux et de gestion des matériaux d'excavation	140
6.2.2	Gestion responsable des ressources en eau	142
6.2.3	L'efficacité énergétique et les émissions dans l'atmosphère	145
6.3	La protection de la biodiversité et du territoire	151

La protection de l'Environnement

SDG

UNE ÉNERGIE PROPRE ET ABORDABLE

Garantir à tous l'accès à des systèmes d'énergie économiques, fiables, viables et modernes

L'INDUSTRIE, L'INNOVATION ET LES INFRASTRUCTURES

Construire une infrastructure résistante et promouvoir l'innovation et une industrialisation juste, responsable et durable

CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES

Garantir des modèles durables de production et de consommation

AGIR POUR LE CLIMAT

Promouvoir des actions, à tous les niveaux, pour lutter contre le changement climatique

LA VIE ACQUATIQUE

Conserver et utiliser de façon durable les océans, les mers et les ressources marines pour le développement durable

LA VIE TERRESTRE

Protéger, restaurer et favoriser l'utilisation durable de l'écosystème terrestre

PARTENARIAT POUR LES OBJECTIFS

Renforcer les moyens de mise en œuvre et renouveler le partenariat mondial pour le développement durable

ENVIRONNEMENT

7. Soutenir une approche préventive à l'égard des défis environnementaux

8. Prendre des initiatives qui favorisent une plus grande responsabilité environnementale

9. Encourager le développement et la diffusion des technologies respectueuses de l'environnement

- Rendre contractuels, à travers des clauses spécifiques, les principes et les objectifs de la politique environnementale de TELT avec les entreprises auxquelles seront attribués les travaux pour la réalisation de l'ouvrage
- Utiliser les retours d'expérience de chantiers réalisés, ou en cours, pour améliorer le système de gestion de l'environnement en termes de flux d'informations entre les différents acteurs et de communication avec la population, «en important» en France comme en Italie les pratiques qui se sont révélées les meilleurs dans les deux Pays
- Développer les projets en faveur de la biodiversité, selon le programme déjà lancé en France et en cours de définition côté Italie
- Favoriser activement le développement économique des centres urbains impactés par le projet

Les objectifs de TELT

La Politique environnementale de TELT

Dans la continuité du travail effectué dans le passé, TELT s'engage à poursuivre sa mission selon les principes fondamentaux de la préservation de l'environnement avec des objectifs réalistes mais aussi ambitieux.

Pour renforcer cet objectif, TELT a adopté une Politique Environnementale partagée par la France et l'Italie qui vise à promouvoir, à tous les niveaux de son organisation, un sens de responsabilité envers la protection et la sauvegarde de l'environnement et à partager les mêmes critères pour la protection de l'environnement avec les entreprises extérieures appelées à oeuvrer pour TELT et qui sont des partenaires essentiels pour la réalisation des objectifs. Notamment, deux aspects principaux sont mis en exergue :

- une participation active à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la transition énergétique : c'est l'essence même du projet qui s'inscrit dans le cadre du développement du réseau ferroviaire européen ;
- l'application du principe de précaution et des principes «d'éviter, de réduire et, le cas échéant, compenser» les impacts environnementaux depuis la conception du projet à sa mise en œuvre.

La Politique environnementale de TELT ne se contente pas de respecter les normes environnementales prévues par la loi, mais a l'intention de minimiser l'impact de l'ouvrage et d'en augmenter les résultats positifs.

Un engagement spécial a été déployé en 2018 pour traduire les principes, énoncés dans la Politique de l'Environnement, en objectifs mesurables et homogènes entre l'Italie et la France.

Il est à noter qu'en matière d'environnement, sont valables les lois et règlements du pays dans lequel le travail est effectué: TELT s'enrichit de sa binationalité, essayant d'appliquer les modèles qui paraissent les plus efficaces dans les deux pays pour la protection de l'environnement. En outre, l'obtention de la certification sur les systèmes de management environnemental, ISO 14001:2015, a permis au personnel de TELT de progresser dans la prise de conscience de son rôle et de structurer de manière plus efficace son organisation pour atteindre les objectifs environnementaux qu'elle s'est fixés. La certification a été obtenue en 2017 et confirmée en 2018.

Tous les progrès réalisés dans la conception des travaux ont été examinés par les Organismes Compétents en termes de compatibilité environnementale, au travers de nombreuses études d'impact sur l'environnement définies conformément à la réglementation en vigueur dans les deux pays. Les projets ont été soumis aux respectives procédures à la suite desquelles ont été définies les prescriptions auxquelles le promoteur doit se conformer pour réaliser les travaux.

Dans la phase de chantier actuelle, un vaste système de suivi de toutes les composantes environnementales (air, eau, environnement acoustique, environnement naturel, etc.) est mis en œuvre à l'intérieur des chantiers pendant toute la durée des travaux afin de vérifier que les externalités restent limitées et acceptables sur tous les profils. Ce système de mesures est établi en accord avec les autorités compétentes des deux Pays et les résultats des mesures sont communiqués régulièrement à leurs organes de contrôle qui veillent au respect des limites fixées et non franchissables.



En particulier, afin de répondre de manière adéquate aux exigences du CIPE et assurer une supervision environnementale opportune du chantier, TELT a développé un système intégré constitué d'un Plan de Suivi Environnemental et d'un Plan de Gestion Environnementale ainsi constitué :

1. Le Plan de Suivi Environnemental a pour objectif d'évaluer l'impact des activités de chantier sur l'environnement extérieur, en vérifiant l'état écologique des régions concernées avant le début des activités et en surveillant l'évolution en cours de réalisation ;
2. Le Plan de Gestion Environnementale constitue un plan de contrôle interne, permettant de :
 - a. Surveiller les composantes environnementales pour la sauvegarde de la santé des travailleurs
 - b. Surveiller les composantes environnementales afin de lier les résultats avec ceux du contrôle extérieur ;
 - c. Connaître l'origine de possibles/éventuelles critiques environnementales générées par les activités de chantier.

TELT est également en train de mettre en place et rendre opératif un géodatabase, qui recueille les données d'études et les relevés géologiques, hydrogéologiques, géotechniques et géophysiques, ainsi que les données et des indicateurs de la qualité de l'atmosphère, des eaux, de l'environnement acoustique et de la flore et de la faune, des habitats, qui seront étendus aux différents sites au fur et à mesure de leur ouverture.

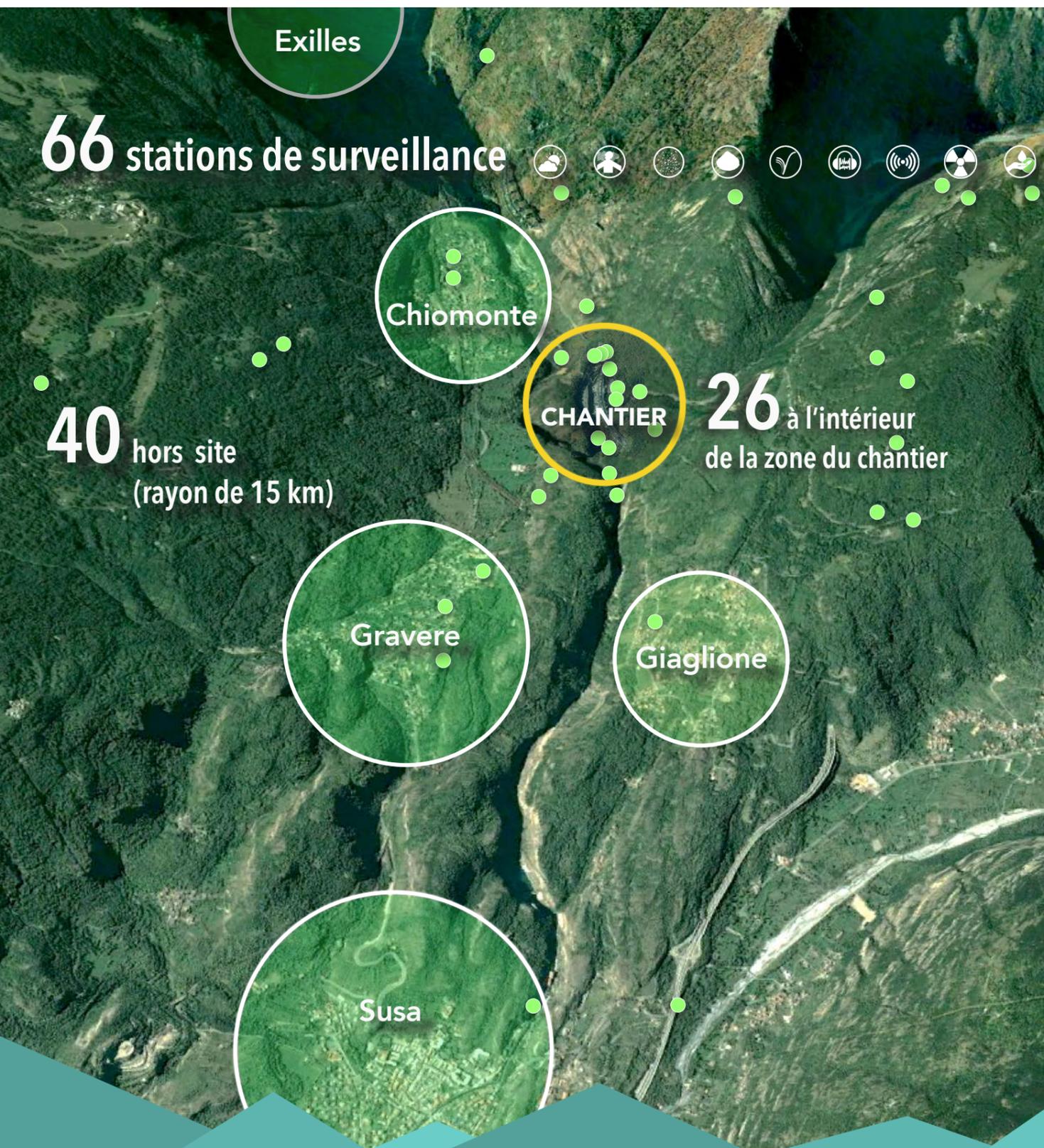
L'attention à l'environnement lors du creusement des tunnels de reconnaissance

Lyon-Turin a commencé sa trajectoire d'ajustement aux objectifs d'atténuation des impacts environnementaux déjà au stade des enquêtes géologiques avec lesquelles LTF, le promoteur public chargé des études avant la naissance de TELT, puis TELT ont étudié jusqu'à présent la situation géologique du tracé et le comportement de la roche pendant le percement.

Les chantiers de reconnaissance, en plus d'avoir permis d'obtenir d'importantes réponses quant aux aspects géologiques et aux techniques de percement, ont été la première source d'information pour construire la politique environnementale que TELT suivra dans la phase des travaux définitifs et ils ont constitué une excellente occasion d'entrer en contact avec les parties prenantes.

Des systèmes de suivi de toutes les composantes environnementales impliquées ont été mis au point, à partir du contrôle systématique du matériel provenant des sondages effectués en progression sur le front du creusement et du matériel extrait. Dans ce contexte, des analyses systématiques des eaux de l'avènement des tunnels et des eaux usées sont effectuées avant d'être remises dans l'environnement naturel. La qualité de l'air et du climat sonore ainsi que les composantes d'amiante, les radiations ionisantes et les vibrations sont contrôlés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des chantiers. Des contrôles réguliers sont effectués sur la faune, la flore et les habitats environnants.





Le chantier de la galerie de reconnaissance de La Maddalena

Le chantier du tunnel de reconnaissance de La Maddalena, à Chiomonte, a une histoire très particulière, également liée aux questions environnementales. Le tracé de la galerie se caractérise par une longueur de 7 kilomètres et 20m, un diamètre de 6.30 m et une pente variant le long du tracé.

Les premiers 1.500 m sont en pente, le point de minimum à 4.100 m. Débuté fin 2012, les travaux de percement ont été réalisés dans les 200 premiers mètres avec la méthode traditionnelle pour ensuite continuer de novembre 2013 avec le Tunnel Boring Machine appelé Gea, un «chantier mobile» long de 240 mètres. Au cours des travaux ont été exécutés des relevés géologiques, hydrogéologiques et géo-mécaniques, sondages, essais in situ et de laboratoire, suivis géophysiques, suivis de tension et de déformation.

À la fin du mois de février 2017, 7 km de percement ont été atteints, avec les 3 principaux objectifs fixés :

- Enquête du Massif de l'Ambin ;
- Test de creusement mécanisé (les trois galeries françaises ont été réalisées en traditionnel) ;
- Test de creusement au-dessous des couvertures de roches (plus de 2.000 m).

Le tunnel a servi pour actualiser et améliorer le projet du Tunnel de base, en augmentant le degré de fiabilité des prévisions. Au-delà de cet objectif important, le chantier de La Maddalena a permis de tester le système de gestion de l'environnement mis en place.

L'organisation prévoit notamment :

- Réunions périodiques de chantier avec les spécialistes au sein de la Direction Des travaux, au regroupement des entreprises et au prestataire de service chargé du suivi environnemental ;
- Les tableaux techniques avec les organismes compétents, pour la définition de protocoles opérationnels et de vérification du système de surveillance, intégrés d'inspections sur place et de contre-mesurages ;
- La mise en oeuvre de mesures d'atténuation de l'environnement.

Parmi les aspects les plus significatifs du point de vue environnemental, il y a le contrôle «extérieur» (auprès de récepteurs d'impact) et d'«intérieur», qui vise à la double acception de contrôle des travaux, d'une part, et de qualité environnementale pour les travailleurs, de l'autre. Sous le contrôle de l'Arpa (Agence Régionale pour la Protection de l'Environnement) plusieurs paramètres ont été contrôlés pour chaque composante environnementale, mesurés sur une quarantaine de points répartis sur un périmètre de 15 km autour du chantier avec un système d'actualisation en temps réel. La surveillance de l'environnement extérieur au chantier, comme le certificat de l'avis de la Commission d'Évaluation Environnementale du Ministère de l'Environnement, a montré que les impacts constatés à l'intérieur du chantier «ont été limités à la zone de chantier en ne déterminant pas les retombées sur l'environnement». Le Ministère de l'Environnement italien a reconnu la réalisation de tous les objectifs geognostici, en affirmant que «les véritables conditions se sont révélées meilleurs que les prévisions».

Pour le système de surveillance, TELT a investi 5% du budget alloué à la réalisation du tunnel de reconnaissance, un investissement sans précédent dans les grands travaux au niveau national. Pour utiliser les données recueillies dans le cadre du suivi de l'environnement, une aide importante viendra de la technologie de l'information d'avant-garde. À l'heure actuelle, un portail spécifique permet la gestion et la validation des données structurées environnementales du chantier de La Maddalena et permet aux Organismes de contrôle de réaliser une vérification indépendante de ces données.

De Chiomonte, le projet opérationnel «Défendons le Territoire» est né pour assurer la protection de la santé des citoyens depuis la phase de chantier et destiné à être décliné sur tous les autres chantiers. L'adresse de fonds de ce projet se réfère à l'environnement comme un habitat naturel, au système de valeurs historico-culturelles des communautés locales et à la santé des habitants.

La première étape de ce projet, qui a été le lancement de l'activité d'Évaluation de l'Impact sur la Santé publique (VIS) du chantier, comme cela a déjà été décrit au chapitre 5.2.2., l'équipe de l'Université de Turin consacrée à la VIS a recherché et classé les données sanitaires régionales en établissant ainsi l'état de santé moyen du territoire avant le début des travaux. Par la suite, elle a soumis à la vérification 62.870 suivis effectués par TELT dans les zones concernées par le chantier au cours des travaux de 2012 à 2016 sur les différentes composantes relatives au climat, au bruit, aux vibrations, à l'amiante, aux particules atmosphériques, aux radiations, aux eaux de surface et souterraines. Elle a également réalisé l'analyse des données sanitaires régionales sur l'état de santé du territoire dans la phase «en cours d'ouvrage».

Cette activité a permis de comparer les données et l'état de santé des citoyens avant et pendant le chantier en lien permanent avec les Municipalités concernées. Les conclusions montrent que les années de chantier pour le tunnel de reconnaissance de Chiomonte n'ont pas altéré l'état de l'environnement et n'ont pas généré d'impact sur la santé des citoyens.

Pour plus de tranquillité des citoyens, les activités de suivi du territoire et la collecte des données de santé se poursuivront également après la fermeture du chantier. Le fait d'avoir choisi le chantier de Chiomonte comme base de départ du projet Défendons le Territoire donne encore plus de valeur au choix de commencer les excavations du tunnel côté italien du chantier depuis le chantier de La Maddalena. Contenu dans le projet de Variante, ce point constitue un volet essentiel du Projet de Référence Final et se traduit comme une réduction considérable des impacts d'un nouveau chantier sur le territoire et une optimisation des ressources utilisées.

Galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte

Mise en œuvre dans l'axe et au diamètre du tube sud du futur tunnel, cette galerie reliera la descendrière de Saint-Martin-la-Porte à La Praz. Il s'agit d'une galerie de reconnaissance de 9 km creusée avec un tunnelier et qui constituera un élément faisant partie intégrante du nouvel ouvrage. Les travaux sont réalisés entre des formations de roches composées de schiste, de grès, d'argiles, d'anhydrites et de charbon. Un front d'houiller sera également franchi, qui représente le passage physique entre les anhydrites et les roches particulièrement riches en charbon. Cette configuration géologique rend difficile le percement particulièrement complexe en raison des convergences importantes du terrain. En outre, les travaux prévoient la mise en œuvre d'une galerie complémentaire de 1.8 km creusée avec la méthode «traditionnelle». À partir du pied de cette descendrière complémentaire, les équipes traverseront le front du houiller en creusant une seconde galerie de 1.4 kilomètres. Elle permettra l'étude géologique et la consolidation des données géotechniques de cette zone.

Comme pour le chantier de La Maddalena, TELT a mis sur pied pour le chantier du tunnel de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte un système de gestion de l'environnement, qui s'appuie sur :

- Des réunions périodiques de chantier avec des spécialistes de la Maîtrise d'œuvre, du groupement d'entreprises et du prestataire de service chargé du suivi environnemental ;
- Des échanges fréquents avec les organismes compétents, en vue de la définition de protocoles opérationnels et de vérification du système de surveillance ;
- La mise en œuvre de mesures d'atténuation environnementale.

Ce système repose sur un réseau de surveillance de l'environnement, les données sont régulièrement vérifiées et transmises aux organismes de contrôle. Symétriquement au chantier italien, même si, dans un contexte différent, sont organisés fréquemment des échanges avec la population, en particulier grâce à des visites régulières des sites de chantier par des associations d'habitants accompagnées par les entreprises. En outre, des ecologues spécialisés effectuent des visites mensuelles et des contrôles des mesures effectuées par TELT afin d'éviter ou de réduire l'impact du chantier sur les espèces animales et végétales.

Un bilan des activités pour 2017 et le premier semestre 2018, présenté au Comité de Gestion de l'Environnement, institut présidé par le sous-Préfet de la Savoie, a souligné un succès global des actions menées :

- Aucune pollution de l'environnement naturel contigue au chantier ;
- Recherche des meilleurs accords avec le territoire dans le respect des lois en vigueur ;
- Mise en œuvre de mesures complémentaires afin de répondre aux demandes des habitants.

LE CHANTIER DE SAINT-MARTIN-LA-PORTE



L'utilisation durable des ressources

De l'analyse des options de tracé jusqu'au choix de l'utilisation des déblais, toutes les évaluations effectuées s'inscrivent dans un contexte de recherche de limitation dans l'utilisation des ressources environnementales. Pour aborder le thème de l'environnement, dans la phase de conception, TELT a mis en œuvre :

- Le modèle conceptuel de «pression-Etat-Réponses» qui prévoit une lecture intégrée des phénomènes en étudiant les interdépendances de la chaîne de causalité entre les pressions anthropiques et les réponses qu'une société est en mesure de mettre en œuvre pour maintenir l'équilibre entre les pressions et la protection des ressources environnementales.
- La séquence «éviter-réduire-compenser» : le premier effort de conception doit se concentrer sur les possibilités d'éviter l'impact sur les ressources (par exemple, trouver des solutions de tracé qui minimisent la consommation des habitats naturels). Dans le cas où il serait impossible d'éviter totalement un impact, il est nécessaire de définir toutes les techniques qui doivent être mises en œuvre pour atténuer cet impact (par exemple, si on ne parvient pas à éviter totalement une zone naturelle, il est nécessaire de réduire au maximum la surface et de mettre en œuvre toutes les mesures qui permettent de minimiser l'impact sur les espèces animales et végétales : couloirs écologiques, transplantation d'espèces protégées, etc.). Enfin, s'il reste des impacts, il est nécessaire de mettre en œuvre des mesures dont l'objectif est de rétablir un équilibre naturel (par exemple, la restauration écologique de régions dans la même zone géographique).



Ces processus ont été appliqués en phase de conception pour toutes les composantes de l'environnement (air, eau, environnement sonore, environnement naturel, paysage, etc.) qui sont décrites dans les paragraphes suivants.

Consommation responsable de matériaux et de gestion des matériaux d'excavation

TELT a soumis à la Conférence Intergouvernementale, la volonté de trouver des solutions innovantes pour optimiser et valoriser au maximum les matériaux. L'objectif est, grâce à des instruments juridiques appropriés, que les excédents de matériaux soient aussi valorisés dans le cadre du projet binational ou même à l'échelle européenne. L'ouvrage se développe en souterrain pour 89% et touche une proportion minimale de territoire à l'air libre par rapport à son développement total. Pour les quelques kilomètres à l'air libre, le sol a été pris en compte dans la double logique d'en réduire la consommation au minimum et d'en favoriser la récupération, lorsque c'est possible, avec les mesures complémentaires à la réalisation de l'ouvrage, comme les projets de nouvelles gares internationales de Suse et de Saint-Jean-de-Maurienne.

Le projet répond à des exigences d'efficacité technique et environnementale grâce à l'utilisation de technologies de percement avec un tunnelier et en maximisant la valorisation et l'utilisation des matériaux. L'ouvrage prévoit en effet un volume total de matériaux à creuser à hauteur de 37.2 millions de tonnes, dont 29.9 millions de tonnes sur le versant français (3.1 millions de tonnes prévues pour Saint-Martin-la-Porte) et 7.3 millions de tonnes sur le versant italien sur une période de 10 ans. Une grande partie des matériaux sera utilisée pour le revêtement du tunnel (béton ou relevés ferroviaires) et pour les relevés des secteurs en plein air, tandis que le reste sera transporté par chemin de fer, tapis roulants et autoroute vers les sites de stockage. L'analyse des matériaux met en évidence une grande part de roche de qualité optimale pour son redéploiement dans les travaux, en atteignant, côté Italie, une estimation de 65% d'utilisation à l'intérieur de l'ouvrage, dont 42% pour les relevés et 23% en tant qu'agréats pour béton, et 45% côté Français.

Les déblais non transformables seront stockés ou utilisés pour la refonte morphologique des sites de stockage identifiés. TELT met en œuvre l'activation d'une politique durable de gestion des matériaux, qui soit conforme aux objectifs fixés par la réglementation en matière d'environnement et repose sur une hiérarchie des modalités de traitement.

Conformément au droit italien, les enquêtes géologiques évoquées précédemment ont permis la mise en place d'un Plan d'Utilisation des Matériaux, avec des conséquences importantes :

1. La réduction de la production de matériaux par rapport au Projet Définitif approuvé d'environ 400.000 tonnes. Le retour d'expérience de La Maddalena et les tests de laboratoire réalisés sur les matériaux ont permis d'augmenter le coefficient de valorisation des matériaux pour la production des agrégats pour béton et donc augmenter la quantité d'agréats utilisée dans le projet (environ 1.000.000 de tonnes en plus) ;
2. La possibilité de stocker en souterrain l'éventuelle quantité de matériaux contenant de l'amiante (environ 219.000 t) dans les tunnels qui ne seront plus utilisés en cours d'exploitation, évitant ainsi la sortie à l'extérieur de ce matériau. Par conséquent, les techniques de travail et de sécurité prévues excluent toute possibilité de contamination en milieu extérieur et des expositions qui en découlent pour la population et les travailleurs, car le projet prévoit que les matériaux restent confinés dans la montagne définitivement dans les tunnels déjà creusés.

Au niveau de la gestion du chantier, TELT s'engage à assurer le suivi des déchets opérationnels dans les activités futures. Notamment en référence à la gestion des déchets pouvant être assimilés aux déchets urbains et des autres déchets dangereux et non dangereux provenant d'activités de construction particulières, dont les déblais comme matière finale. L'adoption du système de gestion ISO 14001:2015 implique un emploi plus élevé de recyclage des matériaux et une fraction minimale de matériel mis en décharge. En novembre 2015, un groupe de travail pluridisciplinaire a été créé au sein TELT, chargé de la gestion des matériaux, dans le but d'établir un plan de gestion des matériaux et de chercher des solutions qui permettent d'optimiser leur valorisation, en se basant notamment sur les travaux du CETU (Centre d'études des tunnels) et de l'AFTES (Association Française des Tunnels et de l'Espace Souterrain). À l'heure actuelle, différentes réflexions sont en cours pour :

- Maximiser la valorisation des matériaux dans le cadre du projet, de part et d'autre de la frontière ;
- Mettre en place un système de «classification en ligne» permettant de trier les matériaux en fonction de leurs caractéristiques physico-chimiques et, en temps réel, d'en déterminer l'utilisation et la destination et, par voie de conséquence, en optimiser la gestion (stockage, transport, etc.) ;
- Mener une recherche de technologies innovantes permettant les réutilisations des matériaux qui n'ont pas une composition optimale ;
- Déterminer si d'autres commanditaires pourraient utiliser ces matériaux dans une optique d'économie circulaire au niveau européen.



Gestion responsable des ressources en eau

Depuis le milieu des années '90, les sociétés chargées des études liées au projet de la nouvelle ligne Lyon-Turin se sont intéressées de manière régulière à la composante de l'eau en France comme en Italie.

En premier lieu, dans les phases de conception, l'objectif principal était de fournir les éléments aux concepteurs pour déterminer l'état de la qualité environnementale des eaux de surface et souterraines, caractériser les aquifères présents sur le territoire concernés par les travaux de la Nouvelle Liaison Ferroviaire.

En particulier, ces données ont permis de rédiger des documents de conception, de réaliser l'analyse des risques sur les ressources en eau et, enfin, de prévoir des mesures en vue de la protection des ressources en eau.

L'activité a été gérée en considérant :

- L'état des connaissances des composantes à l'étude, pour les aspects géologique, hydrogéologique et hydrologique définis lors des phases de conception mises en œuvre ;
- La répartition spatiale des ouvrages en projet afin de procéder à la sélection des points à surveiller en prévision de potentiels impacts sur les composantes recherchées ;
- Les résultats des activités de suivi exécutées précédemment ;
- Les informations tirées de rapports de projets consultés et des bases de données officielles existantes.

Depuis 2009, en Italie, avec l'approbation de l'Observatoire Technique de la Nouvelle Liaison ferroviaire a lieu sans solution de continuité la mesure des points d'eau relatifs aux domaines d'intérêt. Un réseau de points créé à partir d'un recensement des points d'eau existants sur le territoire, dont viennent à connaissance directement les municipalités, les gestionnaires des eaux potables, les différents opérateurs présents sur le territoire d'intérêt, les organismes. Les éléments constituant le réseau italien sont environ 175, alors que les français sont 185.

Aujourd'hui, l'objectif de l'activité de suivi de l'eau est de continuer à acquérir les données des composantes d'eau du territoire concerné nécessaires à un cadre cognitif continu dans le temps, sans solution de continuité, avant le démarrage des travaux. Avec le début des travaux ces points d'eau entreront pour l'Italie dans le cadre de la procédure du Plan de Suivi de l'Environnement et pour la France dans le cadre du protocole de la «Loi sur l'eau», qui prévoit un contrôle plus dense des matériaux dans le cadre de la protection des ressources en eau.

Protection des sources

Des enquêtes sur le terrain ont été effectuées dans la mesure du possible, la position du tracé et les choix conceptuels ont ciblé à protéger au mieux ce précieux élément environnemental. De fait, n'existant pas à ce jour de questions particulières sur ce dossier, des approfondissements supplémentaires ont été exécutés en utilisant un vaste Plan de Suivi des ressources en eau, avec des contrôles sur des centaines de sources en France et en Italie.

Côté Italien, les données de suivi, exécuté même sur des territoires voisins non directement concernés par l'ouvrage, sont envoyées chaque mois à toutes les communes concernées. Les sources pour lesquelles a été signalé un risque en phase de conception sont garanties par des interventions alternatives (puits dans des régions limitrophes, sources non raccordées à ce jour au réseau de distribution).

Étude sur la valorisation géothermique des eaux du tunnel de base du Mont-Cenis

Entre 2016 et 2017, dans le respect des principes de 7, 8 et 9 du Global Compact, TELT a lancé un projet de partenariat avec le Polytechnique de Turin pour l'étude de la ressource en eau pendant le percement de la galerie de reconnaissance de La Maddalena. La première phase de l'enquête s'est concentrée sur la portée, la conductibilité et la température des venues d'eau le long de la voie de percement. Les résultats de cette analyse préliminaire, en plus de confirmer que la poursuite des travaux n'influence pas le régime hydrodynamique et géochimique des sources extérieures, a également pu vérifier des températures assez hautes des eaux rencontrées dans la Galerie.

Sur la base des résultats géologiques, le Polytechnique a pu simuler des premières hypothèses de valorisation de la ressource géothermique pour différents types d'usages : la piscine communale, les bureaux des chemins de fer et un réseau de chauffage urbain à la possible utilisation de la Ville de Suse.

Dans la deuxième phase du 2018, il a été décidé d'étudier les opportunités découlant de l'utilisation de la ressource près du site de Chiomonte, pendant la durée de l'excavation du tunnel au cours de laquelle les eaux seront pompées à La Maddalena. Ici, les scénarios de développement étaient également accompagnés de plans économiques, afin de vérifier la faisabilité des solutions. Les scénarios évalués considèrent la possibilité d'autosuffisance thermique des installations sur site (bureaux, cantine, infopoint, etc.) et de certains bâtiments de la zone (le musée, par exemple), au chauffage de serres hydroponiques ou traditionnelles. Les centrales alimentées par l'énergie produite par la source géothermique issue du tunnel pourraient être intéressantes pour le développement de projets intégrés et reproductibles, pouvant impliquer le tissu productif local.



L'efficacité énergétique et les émissions dans l'atmosphère

La durabilité et l'utilisation efficace des ressources sont les exigences de tout travail d'infrastructure, de la phase de conception à la mise en chantier jusqu'à son utilisation.

L'un des objectifs fondamentaux de TELT dans le projet ferroviaire mixte passagers/marchandises à travers les Alpes est la participation collective à la protection de l'environnement, notamment en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre, rendue possible par une meilleure répartition modale du fer/route dans le contexte écologiquement sensible des Alpes. Néanmoins, le défi consiste à réduire au point minimum les conséquences négatives que l'infrastructure, comme chaque ouvrage humain, peut produire sur l'environnement, et autant dans sa configuration finale que dans la phase de chantier pour sa réalisation.

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, il est nécessaire, en premier lieu, de pouvoir les quantifier. L'impact résultant de l'ouvrage ont été calculés à travers le Bilan Carbone®⁴, qui répond à cette logique, en proposant une méthode d'estimation des émissions de gaz à effet de serre induites par une activité ou un projet sur l'ensemble de la période correspondant à l'ensemble du cycle de vie.

Le Bilan Carbone est requis pour tous les nouveaux projets d'infrastructure ou l'amélioration des infrastructures existantes. Ce type de bilan vise à identifier la contribution, par euro investi, à la réduction des émissions de dioxyde de carbone dans l'atmosphère (calculée en tonnes de CO₂ équivalentes - TeqCO₂) en lien avec le report modal vers des modes de transport les moins polluants.

Le transfert de passagers ou de marchandises par rail génère en effet d'importantes réductions de CO₂ par passager et par tonne transportée.

Un premier Bilan Carbone complet sur l'ouvrage a été réalisé en 2010 et présenté en janvier 2011 sur la base d'un programme pour la mise en service et des prévisions de trafic alors définies. Le travail est ensuite repris, dans le cadre de l'ACB, dans le Cahier n° 8 de l'Observatoire Lyon-Turin, publié et présenté aux institutions en 2012. L'étude a été réalisée grâce à la méthodologie Bilan Carbone de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), également utilisée pour d'autres études comme sur la LGV Rhin-Rhône.

Dans cette étude, toutes les étapes de l'ouvrage sont prises en compte : la Conception, la Construction et l'Exploitation. Les économies d'émissions attendues en exploitation sont d'un peu moins de 3 millions TeqCO₂/année, stable après l'entrée en régime pour toute la durée de vie utile de l'ouvrage, correspondant aux émissions de gaz à effet de serre d'une ville de 300.000 habitants. Cela reviendrait à économiser l'équivalent de la somme des émissions produites par les villes d'Alessandria, Asti, Cuneo, Vercelli et Biella.

⁴ Analyses effectuées par l'Observatoire, publiées dans le Cahier 15, 24 mai 2019

Le Bilan Carbone pour la phase 1 se présente sous format réduit, tant en ce qui concerne la phase de réalisation que de l'exploitation. En effet, d'une part sont considérées des émissions inférieures dues à une réduction des ouvrages à réaliser, en particulier les ouvrages suivants :

- Section transfrontalière de Bussoleno (IT) à Saint Jean de Maurienne (FR), qui comprend notamment le tunnel de base ;
- Adaptation de la ligne historique entre Bussoleno et Avigliana ;
- Accès italiens de première phase comme dans la mise à jour «project review 2017» (exclusion du tunnel de l'Orsiera et des faubourgs de Turin) ;
- Accès français de première phase comme dans la DUP approuvée en 2013 (une seule voie Chartreuse, Glandon, Belledonne et une ligne mixte entre Grenay et Chambéry).

D'autre part, il est cependant considéré comme un moindre bénéfice lié au report modal et aux caractéristiques de la configuration de la Phase 1, quoique plus important proportionnellement que celui considéré en 2011 en raison des caractéristiques évoluées du transport ferroviaire moderne (masse transportée par train) et de la prise en compte des politiques de report modal des déclenchées par l'Italie et la France en réalisation des accords internationaux et des décisions européennes. Les principales sources de référence comme Eurostat (DG MOVE), les études de trafic produites pour l'Observatoire par l'Université Bocconi et le CERT et offrent une base de données confirmée même pour les valeurs des consommations et des émissions. Les facteurs d'émissions par type de carburant sont les valeurs définies par la Commission européenne et les autorités italiennes et françaises (ADEME, affichage du CO₂ des prestations de transport, 2012).

Dans la phase de conception et de construction, le calcul du carbone prend en considération les différentes composantes du programme des travaux, des matériaux utilisés, de la logistique de chantier et de chaque opération prévue (données de projet).

La phase de construction comprend :

- La construction de la ligne et des ouvrages d'art, dont les émissions sont estimées à partir de l'utilisation des matériaux de construction, sur la base des poids des matériaux nécessaires à la construction de l'infrastructure et aux facteurs d'émission de gaz à effet de serre ;
- L'extraction et la mise en oeuvre des matériaux en cours de chantier : la consommation de carburant par les outils de chantier ;
- Les émissions liées à la construction du matériel ferroviaire qui sera utilisé dans la future infrastructure ferroviaire ;
- La réduction des émissions de Carbone liées à la construction d'un certain nombre de poids lourds, rendue possible par le transfert du trafic de la route vers le rail.

L'empreinte carbone en cours d'exploitation est donnée par la répartition et les caractéristiques des transports (montant annuel, distance moyenne parcourue, charge moyenne, consommation, émissions...) appliquées au modèle de circulation des marchandises et des passagers.

La phase d'exploitation comprend notamment :

- Les émissions provenant de la circulation des trains sur la nouvelle infrastructure (consommation électrique des trains, entretien et rénovation de l'infrastructure,...);
- Les émissions de gaz à effet de serre produites (en présence de la nouvelle infrastructure) par le trafic en tout genre, en mettant en évidence les émissions évitées suite à la mise en service du projet grâce au report modal vers le rail (transport de marchandises et de voyageurs) ;
- La comparaison avec les émissions en situation de référence.

La simulation des émissions produites au cours de la phase de conception et de construction et les émissions évitées en cours d'exercice (à l'appui du report modal des passagers et du fret), permet de calculer au bout de combien de temps seront amortis les impacts de la réalisation grâce aux avantages environnementaux de la nouvelle infrastructure ferroviaire.

Les bénéfices environnementaux sont exprimés en tonnes de CO₂ équivalentes⁵, calculées sur la base de l'estimation différentielle entre la situation de référence (sans l'ouvrage) et celle du projet (avec l'ouvrage).

Les émissions correspondantes sont estimées selon une hypothèse de chargement moyen, de consommation moyenne, de facteur d'émission par litre de carburant consommé pour les voitures particulières et les poids lourds. En outre, il y a une répartition estimée du parc de véhicules privés. Les facteurs d'émission par type de carburant découlent des valeurs tutélaires indiquées par la Commission européenne. Le résultat est représenté dans le graphique suivant.

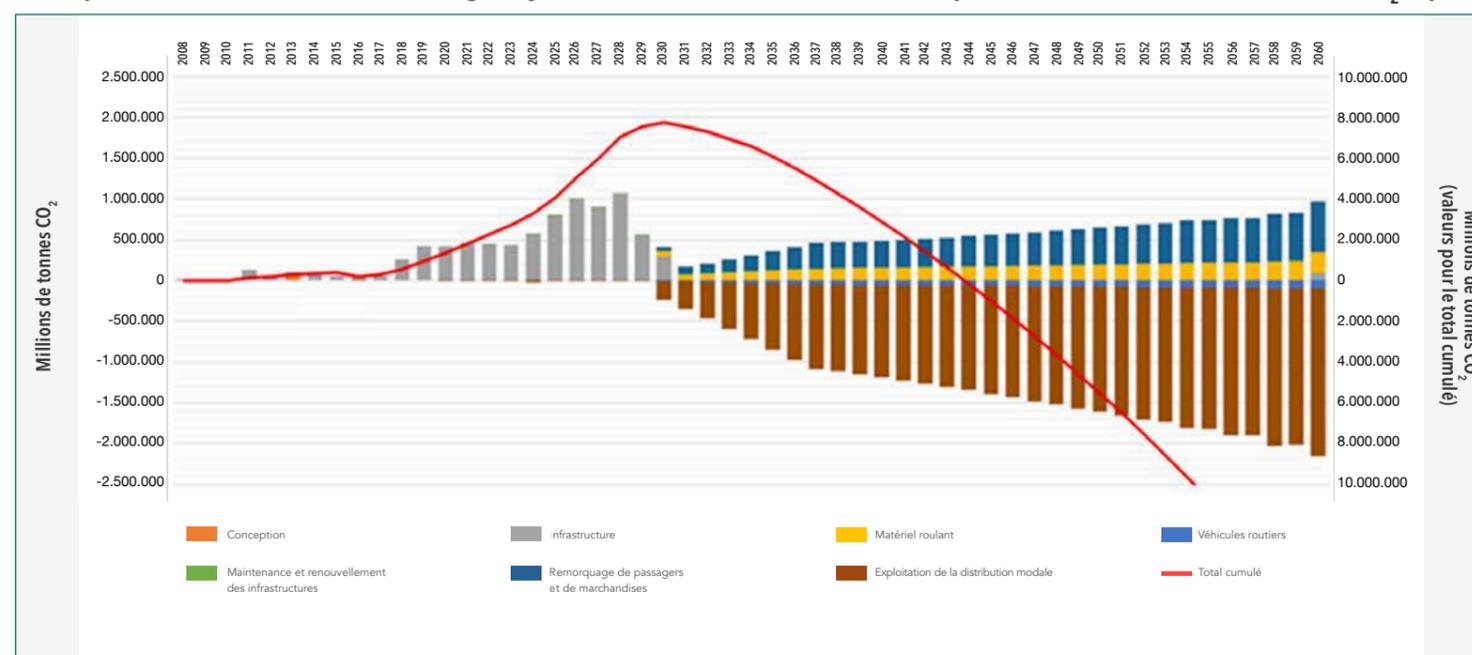
La ligne rouge représente le total cumulé dans le bilan carbone du Lyon-Turin qui devient positif après avoir déduit la totalité du coût environnemental de «construction», près de 15 ans depuis la mise en service de l'ouvrage. L'infrastructure depuis cette date commence à produire de grands avantages en termes de réduction des émissions de CO₂, évaluée en une économie de plus d'un million de tonnes de CO₂ par an pour toute la durée de vie utile de l'ouvrage, 120 ans.

Le bilan «annuel» est positif depuis 2030, par conséquent avec l'entrée en service de la ligne. Les lignes marron représentent les tonnes de CO₂ économisées chaque année grâce au report modal de la route vers le rail.

Ce résultat est en ligne avec les analyses effectuées par l'Observatoire et publiées dans le Cahier n° 12 (2018), qui affirmaient :

- En atteignant la répartition modale de 30% en 2035, nous obtiendrions la même année une réduction des trajets routiers annuels de 847 millions de kilomètres ;
- En atteignant 50% du report modal, envisagé en 2050, les trajets routiers des poids lourds sont réduits chaque année de 1.7 milliards de kilomètres ;
- Une économie de 44 millions de tonnes de CO₂ est évaluée trente ans après l'ouverture du tunnel de Mont-Cenis, comparée aux émissions provenant d'un transport purement routier.

Impact sur l'environnement de la ligne Lyon-Turin (Bilan Carbone, valeurs exprimées en millions de tonnes de CO₂ eq.)



⁵Par rapport à l'unité de mesure «officielle» pour les émissions de Gaz à Effet de serre (équivalent carbone), la teq.CO₂ donne lieu à des valeurs multipliées par un facteur de 3.67

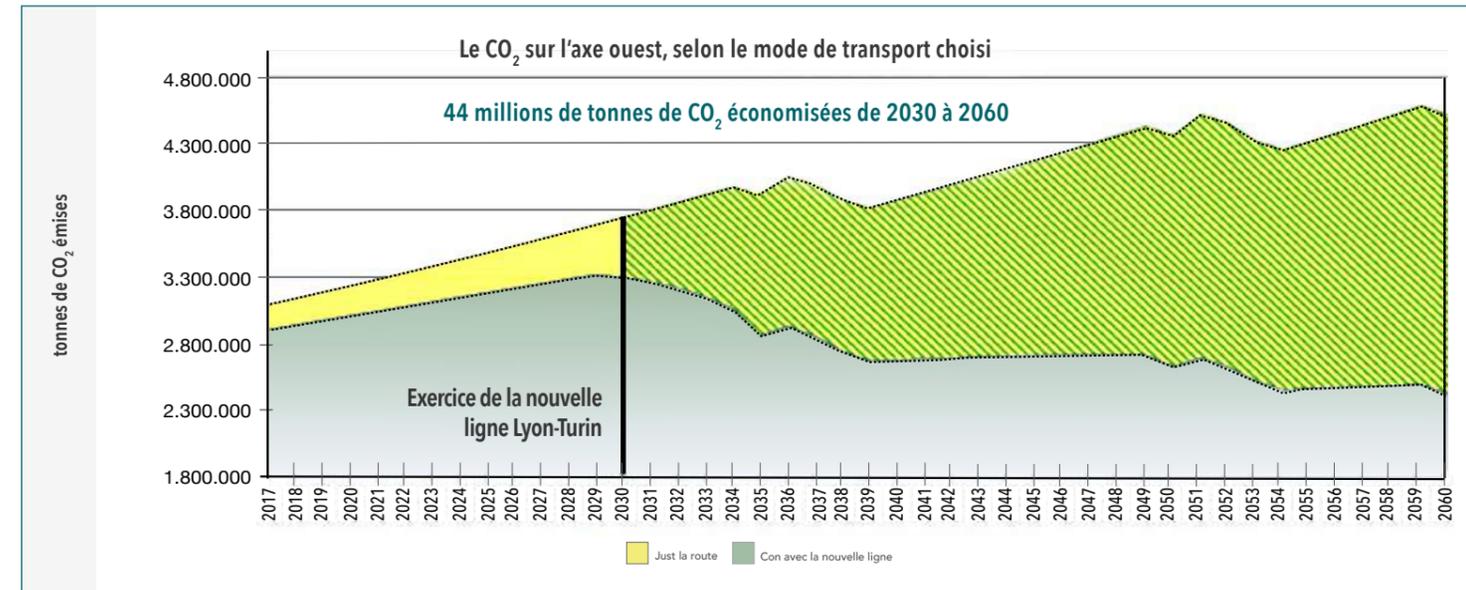
En conclusion, les analyses les plus récentes confirment non seulement la durabilité environnementale mais la nécessité et l'urgence de cet investissement pour obtenir la réduction de l'impact du trafic sur l'environnement avec la nouvelle infrastructure ferroviaire et le report modal.

Les simulations effectuées confirment que la configuration de la phase 1, composée des ouvrages permettant un saut de qualité d'une ancienne ligne de montagne à une ligne moderne avec des normes européennes, fait en sorte qu'après 15 ans depuis la mise en service de l'infrastructure, le «coût environnemental exprimé en CO₂ équivalent» sera amorti en raison du report modal des poids lourds sur la nouvelle infrastructure.

Cela signifie que, depuis la fin de la 15e année, une fois compensés les coûts énergétiques et environnementaux de la construction, resteront seulement les effets positifs, qui dureront pour toute la vie de l'ouvrage, soit 120 ans. Les résultats du bilan complet (version 2011) pourront être atteints au cours de cette durée de vie utile, selon le calendrier que les États décideront pour la mise en œuvre de la phase 2 (ex. deuxième voie de tunnel accès français, Orsiera en Italie,...) et de la phase 3 (Ligne AV entre Grenay et Chambéry).

Un résultat très positif dans la logique de la «transition écologique européenne». Des bénéfices qui prennent effet dès 2030, plus d'un million de tonnes de CO₂ économisées chaque année dans le transport de marchandises et de personnes (et même 3 millions en vitesse de croisière). Ces avantages ne seront possibles qu'avec la réalisation du nouveau tronçon transfrontalier du Lyon-Turin.

Les avantages environnementaux de la nouvelle infrastructure intégrée dans le réseau RTE-T



La protection de la biodiversité et du territoire

Milieu biologique : Respecter la faune et la flore

Réaliser un ouvrage dans un écosystème riche, divers et délicat comme celui des Alpes constitue un défi de taille : cela signifie en connaître les caractéristiques en profondeur, éviter d'avoir des incidences sur les habitats, réduire au stade minimum les impacts sur les nombreuses espèces protégées et investir dans des projets de renaturation et de restructuration des fonctions écologiques afin de ne pas nuire à l'état de conservation de la biodiversité alpine. Une attention particulière a été donnée à la sensibilisation des acteurs du secteur sur les questions du respect de la faune et de la flore. Pour ce faire, TELT s'est entourée d'écologues, de biologistes, d'experts botaniques et d'autres professionnels qui ont collaboré avec les concepteurs-ingénieurs afin d'identifier les solutions techniques les meilleures.

TELT mène de nombreuses actions en faveur de la conservation des espèces et de la biodiversité locale : sont en cours de mise en oeuvre plus de vingt projets en faveur de la biodiversité, pour un total de 50 hectares d'écosystèmes typiques des milieux du type «découverts-broussailleux» et 60 hectares supplémentaires en faveur des écosystèmes typiques des milieux forestiers.

■ **Par ces actions, TELT convainc le monde de l'importance des mesures de compensation environnementales, de l'intention de participer à la diffusion des bonnes pratiques de réalisation de l'infrastructure ferroviaire et à la culture du développement durable.**

MESURES COMPENSATOIRES ENVIRONNEMENTALES « BIODIVERSITÉ » EN FRANCE

MILIEU	MESURES	SURFACE	ACTIONS À METTRE EN PLACE	DURÉE
FORESTIER	Ilots de sénescence	20 ha	Absence de gestion pour l'amélioration de la biodiversité, ciblant notamment l'avifaune et les chiroptères cavernicoles	30 ans
	Boisement en berge préservé	0,5 ha	Amélioration des capacités d'accueil pour l'avifaune et les chiroptèresE pose de nichoirs, enlèvement des espèces exotiques	30 ans
	Trouées forestières	5 ha	Gestion sylvicole favorable à la biodiversité, ciblant notamment le Sabot de Vénus	30 ans
	Pinerale à bruyères	3 ha	Absence de gestion pour la préservation d'espèces végétales, ciblant notamment la Bruyère des neiges	50 ans
	Forêt en berge	1 ha	Gestion sylvicole favorable à la biodiversité, ciblant notamment les bryophytes	50 ans
	Domaine forestier étendu	28 ha	Gestion sylvicole favorable à la biodiversité, ciblant notamment l'avifaune forestière, les chiroptères	50 ans
	Noyaux de parcelles forestières	25 ha	Acquisition et gestion de parcelles boisées à haute valeur environnementale, cibles diverses	50 ans
OUVERT ET ARBUSTIF	pelouses steppiques de Maurienne	50 ha	Inventaires, diagnostic, animation et gestion des pelouses steppiques de moyenne Maurienne	5 à 8 ans
	Talus à tulipes	0,1 ha	Ouverture et gestion favorable à l'expansion des tulipes	30 ans
	Mosaïque de milieux arbustifs et ouverts	5 ha	Réouverture et gestion de prairies et pelouses sèches en mosaïque, cibles diverses	30 ans
	Mosaïque de milieux arbustifs et ouverts, suite	7 ha	Réouverture et gestion de prairies et pelouses sèches en mosaïque, cibles diverses	30 ans
	Prairies de fauche	4 ha	Gestion extensive de prairies et plantation de haies, ciblant la flore et l'avifaune de bocage	30 ans
	Talus arbustif	0,5 ha	Réouverture et gestion de milieux à tulipes et orthogale penché	30 ans
	Pré et terrasses enfrichées	1 ha	Réouverture et gestion favorable à l'expansion des tulipes	30 ans
	Pelouse sèche avec arbustes	0,5 ha	Gestion conservatoire pour la flore et l'avifaune	30 ans
	Pelouses steppiques du Châtel	7,5 ha	Gestion conservatoire de pelouses steppiques en mosaïque, cibles diverses	30 ans
	Prairies du haut de versant	10 ha	Gestions agro-environnementales diverses à visée conservatoire, cibles diverses	30 ans
	Pelouses sèches	20 ha	Gestions agro-environnementales diverses à visée conservatoire, cibles diverses	30 ans
	Prairies et haies délaissées	1,5 ha	Gestion et entretien des prairies favorable à l'expansion de tulipes et d'ail	30 ans
PIONNIER	Mares de Babylone	0,1 ha	Création de 2 mares et d'habitats favorables aux amphibiens et reptiles	5 ans
	Réseau fonctionnel de mares	1 ha	Création d'un réseau de 6 mares temporaires et d'habitats associés, ciblant notamment le crapaud calamite et la flore de milieu pionnier	30 ans
	Mares du plan d'eau	1 ha	Gestion des milieux aquatiques en faveur des amphibiens	30 ans
	Mare de Ferropem	0,2 ha	Création d'un site de reproduction pour le Crapaud calamite	30 ans





Milieu humain : impact moindre sur la santé et le quotidien des citoyens

Au stade de la conception, tous les efforts ont été concentrés dans l'identification de solutions performantes pour réduire les incidences du chantier sur le bruit, les vibrations, l'atmosphère et plus généralement sur la santé publique par le biais de surveillance régulières pendant l'activité du chantier.

Pendant les travaux, le bruit sera géré par des panneaux acoustiques ou des tas de terre autour des sites, ainsi que par le biais de la localisation des centrales des chantiers les plus bruyantes dans des endroits éloignés des habitations. La pollution potentielle produite par les chantiers, essentiellement liée au transport des matériaux, est minimisée notamment par le choix des sites de stockage, autant que possible proches des sites de creusement ou reliés entre eux par une ligne ferroviaire.

Sur le front du transport efficace des matériaux en souterrain, une partie des matériaux, lorsque c'est possible, est transportée par le biais de tapis roulants, limitant ainsi le transport par camion. Les bonnes pratiques de chantier, comme l'irrigation des pistes et des terrils (quand ils ne sont pas couverts), obligatoires pour les entreprises attributaires, permettent de réduire la circulation de poussières. Le système de gestion environnementale du chantier, associé à un contrôle rigoureux et fréquent, garantit que toutes les mesures sont prises dans le but de rétablir une situation de qualité environnementale normale dès qu'un certain seuil est dépassé.

Comme évoqué dans le chapitre 5.2.2 du présent document, une Évaluation de l'Impact sur la Santé des Citoyens (VIS) a été mise en place par l'Université de Turin avec un contrôle qui se poursuivra pendant toute la phase de réalisation du Tunnel de base.

Cette évaluation en zone du chantier de Chiomonte a considéré 135 critères d'évaluation et de contrôles constants dans la Vallée de la Maurienne.

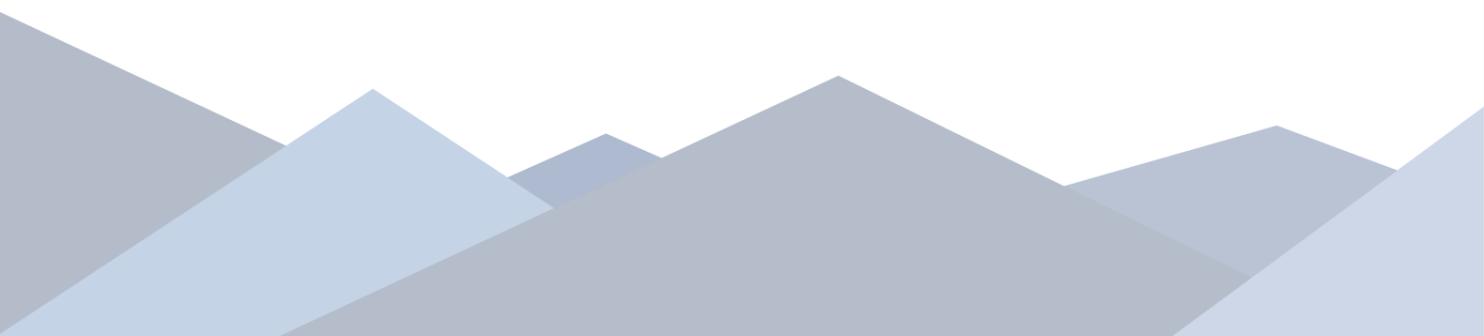
En ce qui concerne la configuration finale de l'infrastructure, il est bon de rappeler que l'ouvrage est en tunnel pour près de 90% de son développement linéaire. Cela détermine d'abord une minimisation de la consommation de sol (si ressource non renouvelable dans des délais courts) et de l'habitat, et, bien sûr, l'absence de nuisance visuelle et sonore. Les portions des trajets en plein air (situées à saint-Jean-de-Maurienne en Savoie et dans la Plaine de Suse, dans le Piémont) interfèrent avec des zones actuellement anthropiques et déjà consacrées à des fonctions d'infrastructure. Pour ces tronçons, toutes les mesures d'atténuation qui permettront de réduire au stade minimum les troubles pour la population et, plus généralement, pour l'environnement seront mises en œuvre : en particulier, les écrans acoustiques, étudiés par des ingénieurs acoustiques en ciblant les technologies les plus performantes pour l'absorption du bruit mais aussi par une équipe d'architectes pour une insertion harmonieuse dans le paysage. Autour de l'infrastructure, un système d'ouvrages verts imaginés par des architectes paysagistes en collaboration avec des spécialistes écologues, rendra un environnement globalement meilleur par rapport à l'actuel, qui présente des zones industrielles laissées à l'abandon, souvent colonisées par des espèces envahissantes ou bien utilisées comme décharges illégales. Les principaux bâtiments techniques et de service à l'ouvrage ont été conçus en prévoyant l'utilisation de panneaux photovoltaïques et en portant une extrême attention à l'exploitation de la ventilation et de l'éclairage naturel afin de réduire la consommation d'énergie.



7

GESTION RESPONSABLE DES FOURNISSEURS ET DES SOUS-TRAITANTS

- 7.1 La naissance d'une nouvelle Direction Achats... 158
- 7.2 Le processus de contrôle et d'évaluation
des fournisseurs..... 159



Gestion responsable des fournisseurs

SDG

INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURES

Construire une infrastructure résistante et promouvoir l'innovation et une industrialisation juste, responsable et durable

CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES

Garantir des modèles durables de production et de consommation

AGIR POUR LE CLIMAT

Promouvoir des actions, à tous les niveaux, pour lutter contre le changement climatique

LA PAIX, DE LA JUSTICE ET DES INSTITUTIONS FORTES

Réduire considérablement la corruption et les abus de pouvoir sous toutes leurs formes
Développer à tous les niveaux des institutions efficaces, responsables et transparentes

PARTENARIAT POUR LES OBJECTIFS

Renforcer les moyens de mise en œuvre et renouveler le partenariat mondial pour le développement durable

TRAVAIL

4. Soutenir l'élimination de toute forme de travail forcé et obligatoire

ENVIRONNEMENT

7. Soutenir une approche préventive à l'égard des défis environnementaux

LUTTE CONTRE LA CORRUPTION

10. Lutter contre la corruption sous toutes ses formes, y compris l'extorsion et les pots de vin

Formaliser la politique d'achat de la société intégrant les objectifs de responsabilité et de développement durable



La naissance d'une nouvelle Direction Achats

En 2017, TELT effectuait une analyse de son organisation et son Conseil d'Administration adoptait, en décembre de la même année, la proposition d'une organisation plus adaptée aux objectifs et aux défis de la société. C'est ainsi qu'une Direction Achats était créée afin de gérer l'activité première de la société relative à la passation des marchés sur la période 2018 – 2021 et de préparer la phase suivante d'exécution de ces marchés.

Le périmètre de la Direction Achats s'étend donc aujourd'hui de la passation à l'exécution des marchés et couvre l'ensemble des processus « métiers » y afférents, qu'ils soient relatifs aux contrats ou aux fournisseurs, leur contrôle et l'évaluation de leur performance.

Dès la mise en place de la Direction Achats, une action de consolidation du processus qualité des contrats a été mise en place. Des procédures internes relatives au processus de passation des contrats ont été pour la première fois formalisées pour être rendues applicables à tous les services de TELT dès septembre 2018.

Cela faisait suite à la mise en place préalable d'une instance dénommée « Cabine de régie », instance pluridisciplinaire chargée de mettre au point des stratégies d'achat tenant compte des priorités de la société, des risques et opportunités spécifiques liés à un marché tout en tentant d'harmoniser les meilleures pratiques contractuelles et en répondant à l'exigence de performance collective de la société.

Ce processus d'amélioration continue de la qualité s'inscrit non seulement dans l'objectif triple de la Direction Achats, à savoir la sécurité juridique des procédures, l'efficacité opérationnelle et la performance économique, mais aussi dans les objectifs sociétaux d'éthique, de responsabilité et de développement durable. A ce titre, les pratiques achats évoluent pour donner une place plus importante, dès que cela est possible, au tissu économique local en allouant les marchés et en ne limitant pas le nombre de candidats admis à soumissionner.

TELT va plus loin en introduisant dans ses marchés de travaux, dès que cela est possible, des critères d'évaluation des offres relatifs à la sécurité au travail ou des objectifs de promotion de l'emploi des personnes en insertion.

Au niveau opérationnel en 2018, le volume des opérations gérées par la fonction Achats peut être résumé avec les chiffres suivants :

- 864 M€ de marchés passés (854 M€ côté Français, 10 M€ côté Italie) ;
- 177 M€ de chiffre d'affaires fournisseurs (133 M€ côté France, 44 M€ côté Italie) ;
- Prestataires de TELT : avec une augmentation de 271 fournisseurs par rapport à 2017.

Les objectifs de TELT

Le processus de contrôle et d'évaluation des fournisseurs

La Direction Achats met en place des processus et exerce des contrôles visant à assurer la qualification et l'évaluation des fournisseurs. Dans le cadre de la signature le 24 février 2015 de l'Accord entre la France et l'Italie pour l'engagement des travaux définitifs, les deux pays se sont engagés à lutter contre les infiltrations mafieuses dans les marchés publics de TELT en dotant la société d'un « Règlement des contrats », texte ensuite ratifié par les Parlements des deux pays. Le Règlement des contrats antimafia s'applique à tous les fournisseurs de TELT, quels que soient leurs statuts, la nature et le montant du contrat ou le pays d'origine du fournisseur.

Le 22 février 2018, le Préfet de la région Auvergne Rhône Alpes et le Préfet de Turin ont signé un « règlement relatif aux modalités de constitution de la Structure Binationale paritaire prévue par le Règlement des contrats » afin « d'engager le lancement des activités de la Structure Binationale [...] à partir du 9 avril 2018 » concrétisant ainsi l'Accord précédemment cité. La Direction Achats applique ainsi les dispositions du Règlement des contrats au niveau binational, gère les relations avec la Structure Binationale antimafia et assiste les fournisseurs dans l'application du Règlement.

Au 31 décembre 2018, les résultats obtenus sont les suivants :

- 298 dossiers ont été transmis à la structure binationale (102 entreprises françaises, 184 entreprises italiennes et 12 entreprises de pays tiers) ;
- 291 opérateurs économiques étaient inscrits sur la liste blanche (97 français, 182 italiens et 12 de pays tiers).

En sus des contrôles ci-dessus, et toujours dans un objectif de responsabilité vis-à-vis des obligations qui sont les siennes, la Direction Achats de TELT effectue les contrôles de régularité de ses fournisseurs prévus par les réglementations italienne et française : régularité de la situation sociale, régularité fiscale, régularité de la situation au regard de l'obligation d'emploi de travailleurs handicapés, régularité des obligations en matière de travail illégal, contrôle des obligations en matière de détachement des travailleurs pour les fournisseurs établis à l'étranger.

La Direction Achats représente également TELT dans le cadre de l'association Pacte PME, association qui se donne pour mission de faciliter les relations entre PME et grands comptes publics ou privés et est signataire de la Charte Relation Fournisseurs Responsables qui a pour but d'inciter les entreprises et organisations publiques à adopter des pratiques d'achats responsables vis-à-vis de leurs fournisseurs.

Enfin, consciente que le principe de responsabilité s'applique tout au long de la vie d'un contrat, la Direction Achats de TELT prévoit de mettre en œuvre un processus de mesure et d'amélioration continue de la performance de ses fournisseurs lors de l'exécution des marchés.



8 ANNEXES

Note Méthodologique	163
Tableau de concordance Global Compact - Indicateurs GRI	165
Content index	167

Note Méthodologique

Périmètre de reporting, objectifs et Standards de référence

Le Rapport RSE 2018 décrit la performance environnementale, sociale et économique de la Société TELT, concernant la période comprise entre le 1er janvier et le 31 décembre 2018. Le document constitue la première expérience de reporting RSE réalisée sur une base volontaire par la Société, dans le but de renforcer les liens avec ses parties prenantes à travers la description de ses politiques, activités et résultats dans les trois domaines : économique, social et environnemental.

Pour ce premier pas sur la voie de la durabilité, il a été décidé de prendre comme référence méthodologique les principes définis par le «Sustainability Reporting Standards» de 2016 - mis à jour en 2018 pour certains indicateurs - du Global Reporting Initiative («GRI»), selon l'approche «referenced» (Standard GRI 101 : Foundation). L'approche choisie permet d'utiliser des indicateurs GRI sélectionnés pour communiquer certaines informations contenues dans le rapport, en assurant comparabilité et rigueur méthodologique.

Lorsque cela est possible, les informations qualitatives et quantitatives de l'année 2018 sont comparées à celles de la période 2016-2017, sur la base de la Communication sur l'Engagement du Global Compact, publiée en 2017.

Le «GRI Content Index» est présent en annexe, avec le détail des indicateurs GRI utilisés.

Dans cette première phase, il a été également choisi de reporter dans le Content Index certains indicateurs pour lesquels les informations figurant dans le document ne respectent pas tout à fait la demande du GRI, en précisant quelles données et informations ne sont pas encore disponibles à ce jour, mais que la Société s'engage à intégrer dans les prochains Rapports RSE.

Processus et mode d'élaboration des données

Le processus d'élaboration du Rapport RSE 2018 a été réalisé par le Groupe de Travail de TELT, composé ad hoc de responsables des différentes fonctions de l'entreprise. Les différents responsables ont été chargés, en plus d'identifier les principales parties prenantes, et d'évaluer l'importance des enjeux RSE préalablement identifiées qui, à ce stade, était limitée à une étude interne, sans implication directe des parties prenantes.

Concernant la collecte des données et la rédaction des contenus, en plus des documents techniques et des communications existantes, des entretiens one-to-one ont eu lieu avec les responsables opérationnels. Dans certains cas, signalés dans le document, les données figurant dans les rapports RSE sont issues d'une estimation.

Les données économiques sont en ligne avec les objectifs présentés dans le Rapport Financier de la Société, qui sera approuvé par l'Assemblée des Associés prévue à fin juin 2019.

Le Rapport RSE, présenté pour l'édition 2018 au Conseil d'Administration du 25 juin 2019, a une périodicité annuelle.

Pour plus d'informations sur ce document, contactez :
infoCSR@telt-sas.com

Tableau de concordance Global Compact - Indicateurs GRI

Le tableau suivant présente les principes du Global Compact associés avec les indicateurs GRI reportés dans le document. Les sujets matériels correspondants sont en outre mis en évidence.

Concernant la définition et le contenu des indicateurs mentionnés, se référer au GRI Content Index, qui fournit également les références des pages dans lesquels indicateurs ont été traités à l'intérieur du document.



DROITS HUMAINS			ENVIRONNEMENT			
PRINCIPES GLOBAL COMPACT	INDICATEURS GRI	THÈMES MATÉRIELS CONCERNÉS	PRINCIPES GLOBAL COMPACT	INDICATEURS GRI	THÈMES MATÉRIELS CONCERNÉS	
1 - Promouvoir et respecter la protection des droits fondamentaux de l'Homme	412-1	Thèmes transversaux <ul style="list-style-type: none"> • Ethique, respect des règles et lutte contre la corruption • Gestion responsable des fournisseurs et des sous-traitants 	7 - Les entreprises doivent soutenir une approche préventive face aux défis environnementaux.	301-2	Environnement <ul style="list-style-type: none"> • Consommation responsable des matériaux • Efficacité énergétique et émissions de gaz à effet de serre • Gestion responsable des ressources en eau • Gestion responsable des déchets • Protection des ressources naturelles et du territoire 	
	413-1			303-2		
	413-2			304-1		
2 - Veiller si l'entreprise se rend complice d'une infraction	414-1	304-2				
		304-3				
		306-2				
NORMES INTERNATIONALES DU TRAVAIL			8 - Les entreprises doivent prendre des initiatives pour promouvoir la responsabilité environnementale	301-2	Communauté et territoire <ul style="list-style-type: none"> • Engagement pour la communauté et le territoire • Gestion du trafic, de la sécurité routière et des situations d'urgence 	
3 - Les entreprises doivent soutenir la liberté d'association et la reconnaissance des droits de négociation collective.	102-41	Ressources humaines <ul style="list-style-type: none"> • Valorisation du personnel, bien-être et développement des compétences • Protection de la santé et sécurité au travail • Protection de la diversité, égalité des chances, intégration et droits humains 		303-3		
	4 - Les entreprises doivent soutenir l'élimination de toute forme de travail forcé.			102-8		304-2
102-16				414-1		304-3
5 - Les entreprises doivent soutenir l'abolition du travail des enfants.	102-8			• Valorisation du personnel, bien-être et développement des compétences		306-2
	102-16			• Protection de la santé et sécurité au travail		308-1
6 - Les entreprises doivent soutenir l'élimination de la discrimination en matière de travail et d'emploi	414-1		• Protection de la diversité, égalité des chances, intégration et droits humains	9 - Les entreprises doivent encourager le développement et la diffusion des technologies respectueuses de l'environnement.	301-2	Thèmes transversaux <ul style="list-style-type: none"> • Gestion responsable des fournisseurs et des sous-traitants • Qualité, innovation, R&D dans la conception et la construction
	102-8	• Gestion responsable des fournisseurs et des sous-traitants	303-3			
			LUTTE CONTRE LA CORRUPTION			
PRINCIPES GLOBAL COMPACT	INDICATEURS GRI	THÈMES MATÉRIELS CONCERNÉS	PRINCIPES GLOBAL COMPACT	INDICATEURS GRI	THÈMES MATÉRIELS CONCERNÉS	
10 - Les entreprises doivent lutter contre la corruption sous toutes ses formes, y compris l'extorsion et la corruption.	102-16	Thèmes transversaux <ul style="list-style-type: none"> • Ethique, respect des règles et lutte contre la corruption • Gestion responsable des fournisseurs et des sous-traitants 		102-16		
	401-1			205-1		
	404-1			205-2		
	404-3			205-3		
	405-1					
406-1						

Content index



Chapitre et Indicateur	Description indicateurs	page	Notes/Raisons d'omission
GRI 102 GENERAL DISCLOSURE (2016)			
Organizational profile			
102-1	Nom de l'organisation	9	
102-2	Activité, marques, produits et services	9	
102-3	Siège social	28	
102-4	Siège/s opérationnel/s	28	
102-5	Structure sociale et forme juridique	9	
102-6	Marchés desservis	9	
102-7	Taille de l'organisation		
102-8	Informations sur les salariés et les autres travailleurs	80	
102-9	Supply chain		
102-13	Participation à des associations	114	
Strategy			
102-14	Déclaration du premier décideur (Lettre Adm. Délégué)	8	
102-15	Principaux impacts, risques et opportunités	32	
Éthique et intégrité			
102-16	Valeurs, principes, normes et règles de conduite	30-38	
Gouvernance			
102-18	Structure de gouvernance d'entreprise	28	
Stakeholder Engagement			
102-40	Liste des groupes de parties prenantes	42	
102-41	Négociation collective		100% des salariés de TELT sont couverts par des conventions
102-42	Identification et sélection des parties prenantes	42	
102-43	Modalités d'implication des parties prenantes	42-114	
102-44	Principales thématiques et questions émergentes	42-114	
Procédures de reporting			
102-45	Entités incluses dans le budget consolidé		
102-46	Définition du contenu du rapport et du Milieu thématique	62	
102-47	Liste des thématiques importantes	62	
102-50	Période de reporting		Voir Note méthodologique
102-52	Cycle de reporting		Voir Note méthodologique
102-53	Contact de référence pour les questions relatives au rapport		Voir Note méthodologique
102-54	Déclaration de reporting conformément aux normes GRI		Voir Note méthodologique
102-55	Sommaire des contenus des normes GRI		



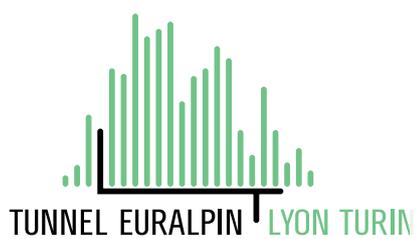
Chapitre et Indicateur	Description indicateurs	page	Notes/Raisons d'omission
SPECIFIC DISCLOSURE (2016) - ECONOMIC			
«Cluster» thématique : Performance économique Thèmes matériels : • Valeur économique générée et distribuée • Viabilité économique et financière			
«Cluster» thématique : Thèmes transversaux Thèmes matériels : • Ethique, respect des règles et lutte contre la corruption • Gestion responsable des fournisseurs et des sous-traitants • Qualité, innovation, recherche et développement dans la conception et la construction			
103-1	Explication de la thématique importante et son Cadre		
103-2	Approche de gestion et composantes		
103-3	Évaluation de l'approche managériale		
GRI 201 : Performance économique			
201-1	Valeur ajoutée produite et distribuée	66	
201-4	Financements reçus de l'Administration publique	68	
GRI 203 : Impacts économiques indirects			
203-1	Investissements dans les infrastructures et la fourniture de services	12	
203-2	Importants impacts économiques indirects	68	
GRI 204 : Politiques d'approvisionnement			
204-1	Part des achats effectués par des fournisseurs locaux	158	
GRI 205 : Anticorruzione			
205-1	Opérations évaluées pour risques liés à la corruption	74	
205-2	Communication et formation en matière de politiques et procédures anti corruption	74-90	
205-3	Événements de corruption confirmés et actions entreprises		À la date de clôture du document, aucun cas de corruption n'a été détecté.



Chapitre et Indicateur	Description indicateurs	page	Notes/Raisons d'omission
SPECIFIC DISCLOSURE (2016) - ENVIRONMENTAL			
«Cluster» thématique : Environnement Thèmes matériels : • Consommation responsable de matériaux • Efficacité énergétique et émissions de gaz à effet de serre • Gestion responsable des ressources en eau • Gestion responsable des déchets • Protection des ressources naturelles et du territoire			
«Cluster» thématique : Thèmes transversaux Thèmes matériels : • Ethique, respect des règles et lutte contre la corruption • Gestion responsable des fournisseurs et des sous-traitants			
103-1	Explication de la thématique importante et son Cadre		
103-2	Approche de gestion et composantes		
103-3	Évaluation de l'approche managériale		
GRI 301 : Matériaux			
301-1	Les matériaux utilisés	140	Données quantitatives complètes non disponibles.
301-2	Les matériaux recyclés utilisés	140	
GRI 303 : Eau (encore non effective dans la révision 2018)			
303-2	Sources significativement concernées par le prélèvement en eau	142	
303-3	Eau recyclé et réutilisé	142	Données quantitatives complètes non disponibles.
GRI 304 : Biodiversité			
304-1	Sites opérationnels situés dans des zones protégées et à forte biodiversité	132-152	
304-2	Importants impacts de l'activité sur la biodiversité	122-132 140-152	
304-3	Habitats protégés ou restaurés	132-152	
GRI 305 : Émissions			
305-1	Émissions directes (Objectif 1)	146	
305-2	Émissions indirectes (Objectif 2)	146	
GRI 306 : Eaux usées et déchets			
306-1	Rejets d'eau en qualité et par destination		Données quantitatives complètes non disponibles.
306-2	Déchets par type et par méthode d'élimination	140	Données quantitatives complètes non disponibles.
306-3	Déversements significatifs		Les plans de surveillance mis en œuvre n'ont pas constaté de cas à la date de publication de ce document.
GRI 307 : Respect de l'environnement			
307-1	Non-respect des lois et des règlements en matière d'environnement		À ce jour, la Société réalise des plans de surveillance qui, à la date de publication de ce document, n'ont pas constaté de manquement significatif.
GRI 308 : Évaluation environnementale des fournisseurs			
308-1	Nouveaux fournisseurs évalués sur la base de critères environnementaux	160	



Capitolo e Indicatore	Descrizione indicatori	Pagina	Note/Ragioni di omissione
SPECIFIC DISCLOSURE (2016) - SOCIAL			
«Cluster» thématique : Communauté et territoire Thèmes matériels : • Engagement pour la communauté et le territoire • Gestion du trafic, de la sécurité routière et des situations d'urgence			
«Cluster» thématique : Ressources humaines Thèmes matériels : • Valorisation du personnel, bien-être et développement des compétences • Protection de la santé et sécurité au travail • Protection de la diversité, égalité des chances, intégration et droits humains			
«Cluster» thématique : Thèmes transversaux Thèmes matériels : • Gestion responsable des fournisseurs et des sous-traitants			
103-1	Explication de la thématique importante et son Cadre		
103-2	Approche de gestion et composantes		
103-3	Évaluation de l'approche managériale		
GRI 401 : Engagement			
401-1	Nouvelles embauches et turnover du personnel	82	
GRI 403 : Santé et sécurité			
403-9	Facteur d'accident des salariés	90	
GRI 404 : Education et formation			
404-1	Heures moyennes de formation annuelle par employé	90	
404-3	Pourcentage de salariés qui reçoivent régulièrement des évaluations des prestations et de développement de carrière	84	
GRI 405 : Diversité et égalité des chances			
405-1	Diversité dans les organes de gouvernance et entre les salariés	78-80 82-88	
GRI 406 : Non discrimination			
406-1	Actes de discrimination et actions correctives entreprises	78-88	Aucun cas de discrimination n'a été constaté à la date de publication de ce document.
GRI 412 : Droits humains			
412-1	Activités soumises à des contrôles ou à des analyses d'impact relatifs aux droits humains	72-88	
GRI 413 : Communautés locales			
413-1	Activités prévoyant l'implication des communautés locales, l'étude d'impact et les programmes de développement	104	
413-2	Activité avec des impacts négatifs sur les communautés locales	104-120	
GRI 414 : Évaluation sociale des fournisseurs			
414-1	Nouveaux fournisseurs évalués sur la base de critères sociaux	38-90-160	



RAPPORT DE RESPONSABILITÉ
SOCIALE D'ENTREPRISE 2018

