

LA STRATÉGIE « DÉVELOPPEMENT DURABLE » AU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

S. QUINT – M. VON DE VIVERE
EUROVIA MANAGEMENT
squint@eurovia.com

RÉSUMÉ :

Le développement durable pose à l'entreprise la question fondamentale de « l'utilité » et du « besoin » de l'ouvrage qu'elle réalise, qui doivent être confrontés aux impacts sociétaux générés par l'exercice de son activité.

Dans le cas de l'industrie routière, l'ouvrage contribue à satisfaire un besoin essentiel de l'homme : « se déplacer ». Dans les pays en voie de développement, la route peut souvent être qualifiée de « vitale », car elle constitue l'unique mode de communication et de transport des populations. Dans nos pays industrialisés, l'infrastructure routière représente un maillon indispensable à l'organisation de la société, à l'épanouissement humain, au développement social et culturel.

De la conception à la fin de vie de l'ouvrage, en passant par l'approvisionnement en granulats et en énergie, ou par la réalisation des travaux et des opérations d'entretien, l'entreprise routière prend toute la mesure du rôle qu'elle occupe dans son environnement et de sa responsabilité sociétale vis à vis des parties prenantes des projets dans lesquels elle s'engage.

1. UN ACTEUR ESSENTIEL DU DEVELOPPEMENT DURABLE : LES ENTREPRISES

Si le monde des entreprises ne s'est emparé du sujet du « développement durable » que depuis une dizaine d'années, et en particulier à partir du sommet de Johannesburg en 2002, les actions, démarches et autres efforts déployés depuis sur ce thème placent ces mêmes entreprises au cœur du dispositif actuel mondial qui s'est mis en place.

Les 3 piliers du développement durable (économique, social/sociétal, environnement) concernent au premier chef le dirigeant d'une entreprise, qui endosse de ce fait le rôle d'un acteur essentiel d'une bonne application de ces principes.

Dans son rôle de concepteur de routes, d'aménageur du territoire, de producteur et de consommateur d'importants flux de matières premières (granulats, énergie,...) et de déchets, l'entreprise routière occupe une place importante dans le fonctionnement même de la collectivité et représente ainsi un maillon essentiel du succès d'une démarche de développement durable.

2. LES PARTIES PRENANTES

La responsabilité sociale des entreprises (RSE) se définit comme « l'intégration volontaire des préoccupations sociales et environnementales des entreprises à leur activités commerciales et leurs relations avec les parties prenantes ». Une démarche structurée commence donc entre autre par une revue détaillée et exhaustive des « parties prenantes ». Dans le cadre d'une activité routière, le nombre des parties prenantes directement ou indirectement associées à nos travaux est particulièrement important. On en compte en moyenne plus d'une soixantaine pour une agence « travaux » de taille moyenne.

Cela s'explique notamment par le fait que nos chantiers et nos carrières sont en pleine interaction avec leur environnement, contrairement aux industries plus conventionnelles. Cela vient aussi du fait que les ouvrages que nous livrons sont utilisés quotidiennement par tout citoyen d'un pays, pour un usage professionnel ou pour son loisir. La route constitue enfin parfois une liaison stratégique, un enjeu national voire international. Cette multiplication des parties prenantes a finalement pour effet de nous obliger à apporter des solutions ciblées toujours plus performantes et innovantes.

3. LA RESPONSABILITE SOCIALE DES ENTREPRISES ROUTIERES

Si la responsabilité des entreprises de construction se limitait bien souvent à l'atteinte d'un résultat économique favorable, la définition même de la RSE (« intégration volontaire des préoccupations sociales et environnementales... ») ouvre la porte à une palette de nouveaux objectifs (sociaux et environnementaux) pour l'entreprise.

Si la pérennité économique et financière de l'entreprise reste au centre de la stratégie, il appartient aux managers de la concilier de la meilleure façon qui soit avec les attentes toujours plus précises de la société civile, notamment sociales et environnementales.

C'est d'autant plus vrai, du point de vue social, dans le métier de la route qui sollicite de façon durable au sein de son effectif une part importante de main-d'œuvre peu qualifiée.

L'activité routière est, par essence même, liée au tissu local. Cette proximité avec les acteurs locaux se traduit par une obligation de résultat et de réactivité dans nos travaux.

Au delà d'une démarche volontaire forte déjà engagée par les entreprises routières, on constate simultanément une demande toujours plus pointue des parties prenantes à leur égard. La multiplication des milieux associatifs, l'arrivée des nouvelles technologies et de nouveaux circuits d'information, mais aussi la législation toujours plus précise à ce sujet (par exemple : loi NRE de Mai 2001) obligent les entreprises routières à mieux communiquer, à échanger et à développer de nouvelles compétences pour être toujours plus performantes et disponibles.

4. LA STRATEGIE « DEVELOPPEMENT DURABLE » AU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

Pour établir sa stratégie de développement durable sur le volet environnemental, Eurovia a tout d'abord établi une revue détaillée des attentes de ses parties prenantes. Parallèlement, les principaux enjeux environnementaux de l'entreprise ont été étudiés et confrontés aux demandes des parties intéressées.

De cette analyse ont été identifiées des actions à mener, hiérarchisées par des niveaux de priorité. Cette analyse a été le point de départ de la formalisation de la stratégie développement durable d'Eurovia : « limiter ses propres impacts » (ceux liés à l'activité directe de nos chantiers et de nos carrières), et « limiter l'impact généré par d'autres » (en faisant de la construction routière une opportunité pour la collectivité).

C'est cette deuxième partie (« limiter l'impact généré par d'autres ») qui représente une singularité d'Eurovia et qui lui permet d'apporter de façon responsable et volontaire une réponse à la problématique du développement durable.

4.1 Limiter ses propres impacts

Pour limiter ses propres impacts sur l'environnement, Eurovia a identifié 5 axes stratégiques majeurs :

4.1.1 Promouvoir le recyclage et garantir une bonne gestion des déchets

L'activité routière se trouve aujourd'hui confrontée à une pénurie relative des granulats due en particulier à la difficulté grandissante d'obtenir des autorisations d'exploitation de carrière. Mais la consommation en granulats reste soutenue: au total, chaque jour, plus d'un million de tonnes de granulats doivent être produites et transportées sur l'ensemble du territoire français pour répondre à la demande nationale.

Parallèlement, les chantiers génèrent des volumes significatifs de déchets inertes. La gestion des centres de stockage de déchets inertes devient, elle aussi, plus réglementée notamment suite à la transcription de la directive « décharge » de 1999 dans les droits nationaux européens.

Cette situation impose aux producteurs de granulats d'adapter leur stratégie à ce nouveau contexte. C'est la démarche qu'Eurovia a entreprise dès le début des années 90 avec la création de nombreux sites de recyclage de déblais de chantier. Ce déploiement industriel s'est accompagné d'une forte sensibilisation sur les chantiers relative au tri plus rigoureux des déchets au moment même de leur production, l'objectif étant de n'envoyer en décharge que des déchets « ultimes ».

Aujourd'hui, la majorité des postes d'enrobage sont équipés de dispositifs de réintroduction d'agrégats d'enrobés. On voit même apparaître depuis 2 ans des centrales d'enrobage de nouvelle génération, dite « à fort taux de recyclage », capable de recycler jusqu'à 50% de fraisats d'enrobés pour des chantiers autoroutiers.

Parallèlement, un effort particulier est réalisé sur le suivi des déchets dangereux principalement générés par les ateliers. Ces déchets sont systématiquement récupérés par des repreneurs agréés en vue d'être traités et éventuellement valorisés.

4.1.2 Limiter la consommation énergétique et les émissions de GES

Le réchauffement climatique représente aujourd'hui un enjeu planétaire sur lequel les entreprises ont le devoir d'agir. Cet enjeu est naturellement associé à la réduction de la consommation énergétique. Les principales sources d'émissions de GES résident dans le chauffage et séchage des enrobés, et dans les transports des enrobés.

Les techniques « tièdes » et « à froid »

Les entreprises routières disposant de départements R&D ont largement investi dans le développement des techniques visant à réduire les températures de fabrication des enrobés. Cela s'est traduit par la commercialisation des enrobés tièdes à l'aspha-min®, qui permettent d'abaisser les températures d'enrobage de plus de 30°C, et par le développement d'autres techniques innovantes visant à maîtriser la teneur en eau dans le mélange final, à mettre en œuvre un enrobage séquentiel, à utiliser de la mousse de bitume ou encore à ajouter des additifs visant à augmenter la viscosité du bitume (paraffines ou dérivés). La gamme des produits correspondants permettent d'atteindre des températures d'enrobage comprises entre 80 et 130°C contre 160 à 170°C pour un enrobés traditionnel.

Transports et logistique

Alors que le transport routier apparaît comme incontournable pour les opérations de livraisons de proximité et de distance réduite, les entreprises routières ont pris toute la mesure de l'importance stratégique des transports par voie d'eau et par voie ferroviaire. Cela se traduit par le développement de plates-formes logistiques modernes comme celle d'AST (Eurovia) à Anvers. Ce site a l'ambition d'alimenter 3 pays d'Europe (Belgique, Hollande et Allemagne) à partir de granulats venant d'Europe du Nord, en n'ayant recours qu'à des modes de transports écologiques : fer et voie d'eau.

L'efficacité énergétique

Toute acquisition d'une nouvelle installation (poste d'enrobé, usine de liant, cuves de stockage de liant, bureaux...) fait aujourd'hui l'objet d'un diagnostic énergétique détaillé. Les parcs à liant existants sont soumis à des campagnes de calorifugeage, dont le retour sur investissement est particulièrement rapide (2 à 3 ans).

4.1.3 Limiter les nuisances chez nos riverains

Sur les chantiers comme sur les sites industriels, nos activités sont susceptibles de générer un certain nombre de nuisances pour les riverains. Les constructeurs routiers apportent des solutions innovantes pour répondre aux attentes de ces parties prenantes :

La lutte contre les nuisances olfactives

Afin de lutter efficacement contre les nuisances olfactives, le centre de R&D de Eurovia a développé la technique du « plasma froid » visant à détruire les COVs en sortie de cheminée ou d'évents sur les usines de liant ou les postes d'enrobés. Cette technique innovante, faiblement consommatrice d'énergie est aujourd'hui opérationnelle sur le site de l'usine de liant de Périgueux (24).

Le recyclage en place des déblais de tranchées

Afin de pratiquement supprimer les incessants trajets de camions lors des chantiers d'assainissement en zone urbaine (mise en décharge et apport de matériaux), le procédé Recycan permet un traitement in-situ des déblais de tranchée d'assainissement, apportant ainsi une réponse efficace aux problèmes des nuisances des transports à proximité immédiate des chantiers urbains.

Réduction des poussières

De multiples dispositifs de réduction des émissions de poussière sont mis en place sur les carrières situées à proximité des habitations. Des systèmes d'aspiration directement sur les installations de traitement, en passant par les systèmes d'arrosage automatique des pistes ou par le capotage de certaines parties sensibles des installations, les carrières proposent des dispositifs perfectionnés et éprouvés visant à limiter l'envol intempestif de poussières aux alentours des sites.

4.1.4 Protéger la biodiversité

La longue expérience des carriers des grands groupes dans les opérations de réaménagement permet aujourd'hui la constitution d'une base de données riches en informations concrètes et pratiques. Ce nouveau pôle de compétence permet à nos responsables de sites d'être « force de proposition » sur les sujets liés à la biodiversité vis-à-vis des parties prenantes de nos carrières. Cela se traduit par des partenariats toujours plus présents et efficaces avec certains organismes et autres associations liés à la protection de l'environnement au moment de l'étude d'impact, durant l'exploitation et en phase de réaménagement.

L'objectif est bien d'apporter des solutions innovantes et efficaces visant à améliorer la qualité écologique des milieux et à favoriser l'accueil et le développement de la faune et de la flore.

4.1.5 Promouvoir le « management environnemental »

Pour systématiser les différentes démarches au niveau des sites de production, plusieurs agences ont choisi de s'appuyer sur le référentiel ISO. Cette démarche, particulièrement suivie dans les carrières, se traduit par une certification ISO14001 de 45% de la production de granulats en propre d'Eurovia à fin 2006. Plus généralement, l'adoption de système de management intégré (QSE), relayé grâce à la technologie Intranet, permet d'animer et d'optimiser les démarches de management.

L'adhésion à la « Charte Environnement de l'UNICEM » en France par environ 1000 carrières permet, de façon complémentaire, la mise en place de plans d'action rapides et adaptés à la profession des carriers visant à atteindre un « bon état environnemental » pour chaque site.

4.2 Limiter les impacts des « autres »

Au delà des impacts directement imputables aux activités routières (travaux et carrières), Eurovia a identifié des aspects, extérieurs a priori à l'entreprise, sur lesquels des solutions peuvent être apportées dans le cadre de ses activités. C'est là une particularité du métier de la route qui, de par sa nature, doit pouvoir représenter une opportunité pour la société.

4.2.1 La valorisation des mâchefers, laitiers, schistes, ...

Eurovia propose depuis le début des années 90 une gamme étendue de produits et procédés utilisant les MIOM (mâchefers d'incinération des ordures ménagères) à destination des entreprises de travaux, permettant simultanément de limiter les mises en décharges de déchets ménagers incinérés et de limiter l'emploi de ressources naturelles.

L'exploitation de terrils de laitiers, schistes ou de sables de fonderies permet aussi d'apporter des débouchés à des volumes importants de matériaux jadis destinés à l'abandon. Au total en France, la production de matériaux dits « artificiels » (recyclés ou valorisés) représente près de 15% de la production totale de granulats.

4.2.2 La route « dépolluante »

Au delà de la phase spécifique des travaux, il est du devoir du constructeur routier « responsable » de se préoccuper de l'usage quotidien de la route et en particulier des nuisances induites par le trafic routier.

Pour lutter contre la pollution des gaz d'échappements, le procédé NOxer® est un enduit qui peut s'appliquer sur chaussée ou sur le revêtement des écrans anti-bruit, qui lutte contre les gaz de type NOx responsables des pics d'ozone en période ensoleillée dans les grandes agglomérations.

4.2.3 La route qui « absorbe les décibels »

Avec l'augmentation du trafic automobile en zone urbaine, le bruit induit par la circulation des véhicules est devenu une nuisance grandissante. La réduction des bruits de la circulation routière constitue donc une priorité majeure à laquelle les entreprises routières apportent une contribution fondamentale avec des revêtements silencieux permettant de réduire les bruits de roulement des véhicules.

5. LES MOYENS

5.1 Une politique environnementale volontaire

La politique est la principale donnée d'entrée des plans d'action environnementaux. Elle permet la formalisation d'engagements forts de l'entreprise : importants efforts de R&D sur les sujets environnementaux, promotion des techniques de recyclage et de valorisation,

réduction des impacts liés à nos activités, management intégré, formation et sensibilisation renforcées, concertation avec les parties prenantes. Le Groupe dispose d'une équipe de plus de quarante correspondants « Environnement » répartis dans les régions, chargés de mettre en place les actions environnementales prioritaires et d'animer la démarche de progrès de l'entreprise. Ce réseau se réunit régulièrement pour partager ses expériences, et proposer des améliorations au système de management grâce notamment à la constitution de groupes de travail.

5.2 L'engagement d'une profession

Consciente de ces enjeux du développement durable, la FNTP, représentant en France la profession des Travaux publics, a mis en place pour ses adhérents une opération baptisée « Passeport pour le Développement Durable », visant à aider les entreprises du secteur à s'engager efficacement dans une démarche de R.S.E.

Elle propose notamment un accompagnement pour réaliser un diagnostic R.S.E « sur mesure » s'appuyant sur les lignes directrices du guide SD21000.

5.3 Des outils adaptés

La mise en place d'un système de management intégré dans un groupe international réalisant plus de 40 000 chantiers par an ne pourrait être réalisée sans le recours à des moyens de communications et d'information puissants. Au delà des actions concrètement engagées sur le terrain, l'ensemble des collaborateurs d'Eurovia bénéficie d'un réseau intranet sophistiqué proposant à la fois une base documentaire dynamique et exhaustive, mais aussi une multitude d'outils dédiés à l'animation du système de management.

L'outil informatique constitue un pilier au service des exploitants qui favorise largement le partage des bonnes pratiques et la mise en commun des retours d'expérience.

5.4 R&D et Ecoconception

Les efforts de R&D engagés par Eurovia sont portés par le centre de Recherche de Mérignac, constitué d'une trentaine d'ingénieurs et de chercheurs. 70% du budget de R&D d'Eurovia est consacré aux techniques et procédés liés à la préservation de l'environnement. Cet effort de recherche, qui se concrétise fréquemment par la sortie de nouveaux produits, représente un véritable moteur de motivation et de sensibilisation pour l'ensemble des collaborateurs d'Eurovia.

Le logiciel Gaïa permet aux maîtres d'ouvrage de comparer entre elles des structures de chaussées par rapport à leurs différents impacts environnementaux (consommation d'énergie primaire, émissions de GES, économie de la ressource,...). La méthodologie de développement des nouveaux produits s'appuie désormais systématiquement sur les règles d'éco conception (série des normes ISO14040) et donc notamment sur les ACV (Analyses de Cycle de Vie) des matériaux. Cela constitue pour les parties prenantes la garantie d'une approche objective et incontestable des enjeux environnementaux dans nos travaux de recherche.

5.5 La concertation

La réalisation de chantiers et l'exploitation de matériaux, bien que nécessaires à l'aménagement de notre cadre de vie et à la bonne santé économique de nos pays, suscite souvent des interrogations et des débats. Les entreprises « responsables » choisissent la voie de la concertation pour expliquer leurs activités et leurs travaux.

Cela se traduit sur les carrières de granulats par la mise en place de nombreuses CLCS (Commissions locales de concertation et de Suivi) visant à réunir les principales parties prenantes (collectivités, riverains, associations, administration,...), à informer et échanger

de façon à bâtir des projets consensuels tout au long de la vie d'une carrière. Cette pratique a été facilitée par l'adhésion de l'ensemble de nos carrières à la « Charte Environnement de l'Unicem.