



Des acteurs responsables du développement s'expriment

Le point de vue d'un Président

Responsabiliser les acteurs pour une construction durable

Où est la ligne de partage entre développement et développement durable pour un groupe comme le vôtre ?

Les métiers de Vinci reposent sur la construction et la concession d'ouvrages, pour lesquels les solutions environnementales existent : écoconception, recyclage - tout ou presque est recyclable dans la construction, à condition de l'avoir prévu dès l'origine. Mais Vinci ne fait souvent que construire des projets conçus par d'autres ; la clé est donc la responsabilisation des acteurs en amont et l'orientation des critères environnementaux vers les moyen et long termes. Les partenariats publics-privés facilitent cette responsabilisation.

L'éditorial

Le Grenelle de l'Environnement entre dans sa phase finale de préparation. Il a fait émerger des idées et propositions nombreuses et originales, mobilisé tous les acteurs de l'environnement, suscité des débats de fond... et beaucoup d'attentes. Les décisions qui seront prises à la fin du mois, portées par cet élan, auront donc une force symbolique sur nous tous, entreprises, consommateurs et toutes les parties prenantes.

Le réchauffement climatique y a tenu une grande place, et en particulier le thème controversé des émissions de gaz carbonique des transports. Cette Lettre n°6 apporte deux contributions à ce débat : Xavier Huillard, ci-contre, suggère de faire payer le coût complet de la mobilité, y compris ses impacts externes ; la Question Ouverte s'appuie sur le travail interne conduit chez EpE depuis plusieurs années sur les émissions du transport pour souligner les difficultés de leur maîtrise.

Enfin, l'Afsset a souhaité répondre à la Question Ouverte de la lettre n°5 sur la difficile question de la place de l'expertise privée dans l'expertise collective, et nous publions cette réponse.

Claire Tutenuit, Délégué Général

Comment rendre l'autoroute performante d'un point de vue environnemental ?

Une autoroute concédée est le type de réseau routier le plus respectueux de l'environnement car elle intègre des aménagements tels que passages animaliers et dépendances vertes ; de plus le péage finance une partie des externalités du trafic. La mobilité devient durable lorsqu'elle est payante ; il faut ainsi envisager le péage pour poids lourds sur les routes nationales.

Quelle est votre politique sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) dues aux transports ?

Vinci mesure les émissions de ses 30 000 véhicules et 5 000 engins de chantiers et travaille à les réduire, par exemple via une formation adaptée des conducteurs.

Mais l'enjeu réel réside chez les utilisateurs de nos réseaux : un péage en *free flow* (sans arrêt) permettrait ainsi d'économiser l'équivalent des émissions de GES de 15 000 ménages français sur nos seules concessions... mais suppose que nous ayons accès au fichier des cartes grises. Or la loi ne le permet pas, contrairement à d'autres pays européens où le système existe déjà. Le péage satellitaire pour les camions, déjà opérationnel en Allemagne, permettrait aussi une réduction substantielle des émissions, et pourrait faciliter, à terme, le développement des péages urbains.

Vous avez visiblement des propositions pour le Grenelle de l'environnement ?

Plusieurs, dont notamment :

- rendre payante la mobilité, à un prix couvrant ses externalités,
- crédibiliser et fiabiliser les performances environnementales des variantes dans le code des marchés publics pour les rendre discriminantes,
- étendre aux autres catégories routières les obligations environnementales portant sur les autoroutes,
- développer les outils d'éco-comparaison pour les choix d'infrastructures.

Une compensation financière de l'impact des ouvrages sur la biodiversité vous semble-t-elle praticable ?

La biodiversité est prise en compte dans les grands chantiers. La construction de

*Entretien avec
Xavier HUIILLARD,
Administrateur
directeur général
de VINCI*



Sylvia Villerot / Photothèque VINCI

L'autoroute A28 fut arrêtée le temps d'assurer la préservation des piques prunes, une espèce rare de scarabée qui se porte aujourd'hui très bien dans son nouvel habitat... Il me paraît plus important de réduire les impacts négatifs que de les compenser, et la mise en place d'un marché de la biodiversité semble difficile : sur la base de quels indicateurs, de quelle évaluation économique ?

Intégrez-vous des critères environnementaux dans la rémunération de vos collaborateurs ?

Non, car cela ne pourrait qu'augmenter les difficultés. Une modélisation, via quelques indicateurs, de la performance environnementale, serait une approche très réductrice d'un sujet d'importance capitale, et qui ne permettrait pas de l'ancrer dans la durée.

Certains me trouveront provocateur, mais l'actionnariat salarié, voire les stock options - appliquées sous certaines conditions et notamment avec des périodes de conservation des titres assez longues - constituent probablement le meilleur système pour inciter les collaborateurs à intégrer les conséquences à terme de leurs actions, donc à travailler dans le sens du développement durable.

Vous semblez donc optimiste pour l'avenir ?

On peut faire bouger les montagnes, mais en déplaçant les pierres une à une. Cela fonctionne : aujourd'hui, plus personne n'oppose rentabilité financière et performance « Sécurité » des chantiers. Il me semble que le monde de l'entreprise a aujourd'hui pris le virage de la responsabilisation sur le long terme ; le monde financier doit maintenant lui emboîter le pas.

Peut-on réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports ?

Le secteur des transports contribue aux émissions de GES à hauteur de 15% dans le monde, 24% en Europe et 27 % en France. L'augmentation de CO₂ en Europe ces six dernières années est surtout due aux transports aérien et de marchandises.

Les émissions du transport sont diffusées et profondément liées à l'activité économique : comment échanger des produits et services sans les déplacer ? Tous les acteurs économiques en sont, d'une façon ou d'une autre, responsables. La mise en place de politiques de réduction des émissions de GES est donc complexe. Deux grandes pistes semblent se dégager : des actions sur les véhicules et les infrastructures, et des actions sur les comportements, c'est-à-dire l'usage. Dans le premier domaine, la réponse réside dans la technologie : meilleurs rendements des moteurs, évolution des carburants, de la performance des pneumatiques ou des matériaux pour alléger les véhicules... Les progrès sont constants dans ce domaine. A long terme, piles à combustible ou voitures électriques pourraient représenter un large parc. Mais ces réponses technologiques seront-elles suffisantes au vu de l'appétence générale pour la mobilité, qui ferait

augmenter les transports plus vite que ne baisseraient ses émissions kilométriques ?

Les agents économiques arbitrent entre des localisations différentes pour les lieux de production (entreprises) ou d'habitation (ménages). Ces choix sont gouvernés, pour l'entreprise, par les coûts de production, la proximité des entrants ou celle du marché, et pour les ménages, par le coût du foncier et des paramètres immatériels comme la pénibilité du trajet domicile-travail. Dans cette équation, le coût du transport a rarement été la variable de décision prépondérante, car il a, en longue période, fortement baissé. Quelle inflexion faut-il donc donner à ce *trend* pour maîtriser les émissions ? Quel niveau de signal-prix peut s'avérer à la fois acceptable et efficace ? A quelles autres méthodes peut-on avoir recours ?

Peut-on vraiment faire l'impasse d'une action sur les comportements ? Comment agir en préservant le développement économique ? Les acteurs du Grenelle de l'Environnement, et parmi eux les membres d'EpE, doivent rapidement apporter de bonnes réponses.

Emmanuel Martinez, EpE

Changement Climatique

- Denis Choumert, président du groupe de travail Transports d'EpE, a été invité par la fédération Transport et Logistique de France à la table ronde « Transport logistique et développement durable » le 13 septembre.
- EpE participe, en collaboration avec les partenaires du CDP5 France, ADEME, AXA et BNP Paribas AM, à l'organisation de la présentation le 18 octobre des résultats 2006 du **Carbon Disclosure Project**.
- EpE a participé au *Climate Change Forum* organisé à Bruxelles par le **Conseil Développement Durable du Conférence Board** ; Claire Tutenuit y a présenté les premiers résultats de l'étude « Scénarios 2050 sous contrainte carbone » de la Fondri.

Eau

Claire Tutenuit est intervenue le 18 septembre dernier dans l'émission « **Du grain à moudre** » de **France Culture** au cours d'un débat sur la pollution de l'eau.

Expertise

EpE a présenté le 15 octobre la **Charte de l'expertise privée** au cours d'un petit déjeuner débat réunissant les parties prenantes et la presse. Cette charte vise à accompagner, par certains principes et règles, la production d'expertise scientifique issue des entreprises pour en renforcer la lisibilité et la crédibilité.

Publication

Claire Tutenuit et Teddy Follenfant publient au Cherche-Midi l'ouvrage **Développement Durable, cinq ans après : la métamorphose**. Ce livre est un recueil d'entretiens avec 24 dirigeants d'entreprises, dont plus de la moitié sont membres d'EpE, sur leurs enjeux de développement durable. Il fait suite au livre **Développement durable : 21 patrons s'engagent** publié en 2002.

Du côté du WBCSD

Le document *Energy Efficiency in Buildings : business realities and opportunities* publié en août dernier est le premier rapport d'étape du projet **Efficacité Energétique des Bâtiments (EEB)** mis en place en 2006 par le WBCSD et co-présidé par Lafarge.

Droit de réponse

L'Afsset nous répond sur l'expertise (Lettre d'EpE n°5)

L'Afsset tient à profiter du droit de réponse qui lui est offert pour préciser les critères de choix des experts nommés dans les comités d'experts spécialisés (CES) ou les groupes de travail associés à l'Agence, notamment l'analyse des liens d'intérêts par rapport aux thématiques traitées et bien sûr les compétences et l'expérience. L'absence de liens pouvant mener à des conflits d'intérêts est une condition nécessaire de cette sélection mais non suffisante.

La procédure de sélection des experts des CES s'appuie en effet sur six critères (éligibilité, pertinence du domaine d'expertise, compétences scientifiques et techniques, expérience, disponibilité prévisible et liens d'intérêt vis-à-vis des thèmes à traiter) dont trois concernent uniquement les compétences scientifiques. L'application de la procédure est incontournable dans le cadre des missions d'évaluation des risques sanitaires liés à des facteurs environnementaux ou professionnels, afin de garantir une expertise indépendante et de respecter la législation

(article L 1323-9 du Code de la Santé publique). En complément des experts nommés, l'Afsset peut faire participer sur chaque dossier d'autres intervenants, dans le cadre d'auditions ou de consultations, sans que ceux-ci participent aux délibérations et décisions finales.

L'Afsset avec l'appui de ses CES fonde son expertise sur le principe de la collégialité et garantit la confrontation de compétences diversifiées et complémentaires. Chaque expert peut exprimer sa position, en cas d'avis divergents exprimés, ceux-ci sont retranscrits, afin d'assurer la traçabilité des débats.

Pour d'autres types de travaux que les évaluations des risques, portant sur de la méthodologie, des bases de données, des appuis scientifiques et techniques, une collaboration avec des experts d'horizons variés, notamment associatifs ou industriels, est tout à fait possible et très fréquemment recherchée par l'Afsset.

Dr Michèle Froment-Védrine
Directrice générale de l'Afsset