SNCF RÉSEAU

ÉCOCONCEPTION ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE, DEUX PROJETS STRATÉGIQUES

SNCF Réseau, gestionnaire responsable du réseau ferroviaire français, se préoccupe de l'écoconception des produits et des projets sur l'ensemble du cycle de vie et gère désormais ses déchets comme un capital-matières.

Cyrille BLARD et Benoit ALIADIÈRE, vous êtes respectivement chefs de projets Économie circulaire et Écoconception à SNCF Réseau : ce sont de nouveaux métiers, quel est votre rôle et qu'apportez-vous à SNCF Réseau ?

C. B. : SNCF Réseau gère plus de 48 000 km de voies ferrées. Au-delà d'être un réseau de transport, le réseau ferroviaire est aussi une carrière « artificielle » de matériaux en grande quantité et de très bonne qualité. Plus de 2,6 millions de tonnes de matières sont déposées chaque année ! Au fil des travaux de régénération et de maintenance, l'extraction de ces matériaux permet une valorisation et une économie de ressource. L'Économie Circulaire est aujourd'hui un projet de performance industrielle. Mon rôle est d'entraîner cette transformation.

B. A. : L'écoconception, telle que nous l'ambitionnons, consiste à réaliser des projets intégrant des produits et des systèmes ferroviaires économes en matériaux, ressources et espaces, efficients énergétiquement, générant moins de nuisances et de déchets en fin de vie. Des produits et des projets créant des valeurs multiples pour l'entreprise, le territoire, la société. C'est une transformation qui touche tous nos métiers.

C'est une transformation profonde, en effet, n'est-ce pas difficile ?

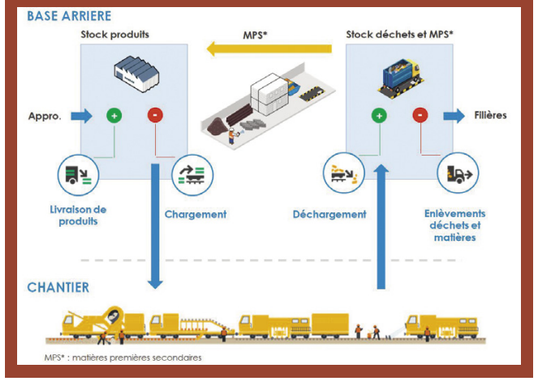
C. B. : L'entreprise a toujours réutilisé des matières pour réaliser des chantiers de maintenance. Ce qui change, c'est une industrialisation des pratiques et une prise de conscience de la qualité des produits de dépose des chantiers ferroviaires. C'est une réelle opportunité pour l'efficience de la régénération du réseau ferroviaire et du secteur du BTP.

À la gare d'Épinay-sur-Seine, l'aménagement de la rampe PMR a été l'occasion de recréer un espace urbain ouvert, accueillant une végétation extensive et ne produisant aucun rejet d'eaux pluviales grâce aux 3 niveaux de terrasses et aux fosses d'arbres. Une éco-conception du Département Développement Durable – SNCF Réseau.

© SNCF RÉSEAU

TRAÇABILITÉ DES FLUX DE MATIÈRES

Avec les entreprises Trinov et Cox digital, SNCF Réseau développe une solution digitale dynamique et prédictive pour tracer les flux de matières sur les chantiers.
Les agents indiquent en temps réel les quantités de matières entrantes et sortantes sur les bases d'entreposage des chantiers, via leurs « phablettes » (petites tablettes adaptées aux chantiers). L'analyse de ces données permet à la fois d'optimiser la gestion des bases travaux (ex : alertes en cas de saturation) et de favoriser le réemploi des matières usagées.



B. A. : cela modifie les habitudes, les pratiques et processus et prendra un peu de temps. Nous devons intégrer la performance environnementale sur le cycle de vie de tous nos produits et projets. Pour cela, nos donneurs d'ordres internes et externes doivent la spécifier, les concepteurs la proposer et les fournisseurs la produire. SNCF Réseau a des responsabilités à court terme comme à long terme. Nos modèles d'aide à la décision doivent intégrer les notions de coût complet et pourquoi pas, de valorisation des externalités positives.

Quelles sont vos principales réussites à ce stade de l'histoire ?

C. B. : SNCF Réseau a validé en 2018 une stratégie de réemploi industriel du ballast ferroviaire avec une cible de 25 % de substitution de ressource naturelle en 2022, soit 400 000 tonnes de ballast. Le ballast doit être remplacé tous les 40 ans, car le passage des trains le dégrade progressivement. Un criblage direct en voie permet de réutiliser 30 à 50 % du ballast, directement sur le chantier. Un criblage complémentaire permet de capter la fraction 31.5/50 mm restante pour un réemploi ferroviaire. La fraction 0/31.5 mm est valorisée en sous-couche routière. SNCF Réseau a ainsi contractualisé un accord partenarial innovant avec l'entreprise CANTAUR, pour valoriser 700 000 tonnes de ballast par an. Des clauses innovantes RSE ont été intégrées, comme un fond d'innovation cofinancé et le reversement de 1 % des recettes de valorisation à une association ou à une fondation favorisant l'Économie Circulaire. En 2018, nous avons renouvelé une petite ligne avec des matériaux déposés (rails, traverses, ballast) d'une ligne structurante toute proche. Ce réemploi en circuit court a généré de nombreux gains : renouveler cette ligne en restant dans le budget fixé par les financeurs (État-Région), allonger la durée de vie de produits fonctionnels, économiser l'énergie de la fabrication et de la logistique des produits neufs, éviter de prélever de nouvelles ressources.

B. A. : Nos départements techniques se lancent dans l'amélioration de performance environnementale de leurs produits et systèmes : Postes d'aiguillage, caténaires, shelters, les actions sont déjà là et des partenariats d'innovation sont montés avec des fournisseurs. Parallèlement, notre ingénierie produit des projets écoconçus à différents stades de maturité, et en actionnant différents leviers ; classiquement, en travaillant sur l'économie de matières premières, l'économie d'énergie et la limitation de nos externalités négatives. Mais aussi en greffant, en fonction du contexte, d'autres fonctionnalités à nos ouvrages. Par exemple, en apportant des services écosystémiques au cœur des villes et en améliorant le cadre de vie. Chaque année, des projets concrets voient le jour, à nous de capitaliser pour les rendre plus courants. La performance environnementale commence à intéresser les investisseurs. Nous finançons aujourd'hui des projets « éviteurs » de CO_2 grâce aux Green Bonds. Produire plus de performance environnementale ne pourrait-il pas nous apporter, demain, de nouveaux financements plus intéressants encore ? ■

Conférence pour la sortie d'un guide Orée : « Comment mieux déconstruire et valoriser les déchets du BTP ? » Participation de SNCF Réseau. Mardi 27 novembre de 16 h 15 à 17 h sur le village « déchets de chantiers », géré par le SEDDRE, hall 4, Pollutec.

SNCF RÉSEAU
www.sncf-réseau.fr

Réaliser une voie neuve performante en réutilisant des produits déposés d'autres voies, c'est possible, rentable et cela évite de nombreux impacts : moins de ressources, d'énergie, de déchets.

© SNCF RÉSEAU