

ROUTES ^{#52}

AUTOMNE/HIVER 2024-2025



WE OPEN THE WAY

ARRÊT SUR IMAGE



LE PARA-ATHLÈTE
TRÉSOR MAKUNDA
DÉCOUVRE LE MÉTIER
DE CONDUCTEUR
DE TRAVAUX

EMPLOYEUR RESPONSABLE

Colas œuvre pour le bien-être de chacun.

Un nouvel accord en faveur de l'emploi, de l'insertion et de l'accompagnement des personnes en situation de handicap a été signé par le Groupe afin de garantir un environnement de travail toujours plus inclusif.



SOMMAIRE

P. 8

PANORAMA

Colas a pour mission d'imaginer, de construire et d'entretenir des infrastructures de transport de façon responsable à partir de son ancrage local à travers le monde.

Dans un paysage aussi étendu et tourmenté que l'**Alaska**, aux **États-Unis**, relier les hommes et faciliter les échanges n'a jamais autant fait sens. Quand se déplacer est un besoin crucial, les infrastructures réalisées par Colas contribuent à développer les territoires. Comme à Madagascar, en Pologne, en Nouvelle-Zélande, au Canada et dans tous les pays où nos équipes ont remporté de nouveaux contrats, réalisent des projets ou viennent de les livrer.

P. 40

GRAND ANGLE

Colas valorise et recycle des déchets et des matériaux issus de la déconstruction, mais aussi d'autres industries, dans plus de 800 installations de recyclage et sur ses chantiers d'infrastructures.

Grâce à son réseau de plateformes **en plein développement**, le Groupe propose à ses clients des solutions pour recycler les matériaux, les réemployer ou prolonger la durée de vie des infrastructures. Avec l'appui des équipes de R&D, des directions techniques locales et des collaborateurs sensibilisés à la **démarche d'économie circulaire**, Colas ancre un changement de comportement à l'échelle individuelle, collective, mais aussi de tout le secteur.

P. 30

FOCUS

Au sein de Colas, une filiale dédiée aux activités ferroviaires relève de nombreux défis.

À travers Colas Rail et ses antennes, **le Groupe développe** 12 métiers complémentaires et des solutions d'intégration système. À l'heure où nos façons de nous déplacer évoluent, Colas propose, grâce à son expérience du rail, des systèmes clés en main qui dessinent les nouveaux contours des villes.



[LE SOMMAIRE
EN VIDÉO](#)



PIERRE VANSTOFLEGATTE,
Directeur Général de Colas

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL VOUS RÉPOND

Stratégie du Groupe, innovation, ressources humaines...
Pierre Vanstoflegatte apporte des réponses aux questions posées
par des collaborateurs ces derniers mois.

>>> STRATÉGIE

Y A-T-IL UN CHANGEMENT DE STRATÉGIE DU GROUPE DEPUIS VOTRE ARRIVÉE ?

- P. V.** La stratégie du Groupe a été établie il y a déjà plus de cinq ans, on arrive naturellement à la fin d'un cycle : on peut tirer les enseignements des actions mises en place, évaluer nos avancées, tenir compte des grandes tendances qui font évoluer notre société à l'échelle mondiale. Par ailleurs cela correspond au temps qu'il m'a fallu, à moi, pour prendre connaissance de tous nos sujets, les analyser, et définir la direction dans laquelle je compte emmener le groupe Colas.

>>> EMPREINTE CARBONE

NOS OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) SONT-ILS RÉELLEMENT ATTEIGNABLES D'ICI 2030, SANS IMPACT SUR NOTRE VOLUME D'ACTIVITÉ ?

- P. V.** Petit rappel pour commencer, nos objectifs sont de réduire nos émissions de 46,5 % pour les scopes 1 et 2 - nos activités - et de 30 % sur le scope 3a - c'est-à-dire les activités de nos fournisseurs et partenaires -, à l'horizon 2030, par rapport à l'année de référence 2019. Ce sont des objectifs imposés par la réglementation européenne et compatibles avec l'Accord de Paris,

visant à maintenir l'augmentation de la température à la surface de la terre en dessous de 1,5 °C. Nos objectifs sont issus des estimations d'économies de CO₂ liées à la mise en place de notre feuille de route bas carbone. Nous avons en main tout ce qu'il faut pour y arriver sur les scopes 1 et 2, et nous investissons encore beaucoup pour décarboner nos activités. C'est moins simple pour ce qui est du scope 3a, qui ne dépend pas que de nous, cela implique d'embarquer toutes nos parties prenantes. Mais nous n'avons pas pour autant l'intention d'abandonner : nous sommes décidés à faire avancer les choses... en bref, à ouvrir la voie !

>>> CLIENTS

QUE PEUT-ON FAIRE POUR EMBARQUER NOS CLIENTS DANS NOTRE DÉMARCHE BAS CARBONE ?

- P. V.** Ce n'est pas toujours simple de convaincre sur ce sujet, et je constate comme vous que la grande majorité des décideurs publics locaux ne sont pas encore en ordre de bataille dans les pays où Colas opère : les appels d'offres ne sont pas toujours ouverts à variante, la sélection n'intègre pas toujours des critères de performance environnementale. Nous souhaitons que cela évolue avec le temps car nous avons une vision pour demain. Et des solutions concrètes, comme le recyclage à froid *in situ*, des substituts au bitume comme le liant végétal Vegecol, l'optimisation de la maintenance routière dans le cadre de contrats de performance, comme celui de Ramatuelle en France. Nous devons partager ces convictions, et surtout les preuves qui nous permettent de démontrer les bénéfices de nos solutions en termes d'économies de matières premières, d'émissions de gaz à effet de serre et de coûts, pour inciter encore plus de clients à les adopter.

>>> DIVERSIFICATION

QUEL AVENIR DANS LE GROUPE POUR DES MÉTIERS COMME LA DÉPOLLUTION OU LE GÉNIE ÉCOLOGIQUE ?

- P. V.** Se diversifier sur de nouveaux segments de marché à forte valeur, comme l'aménagement paysager, les travaux en lien avec l'eau, la dépollution ou la déconstruction, fait totalement partie de la stratégie de Colas. Ce sont des domaines porteurs, car il s'agit d'apporter à nos clients des solutions concrètes dans le contexte



du changement climatique. Nous avons toujours été un partenaire du développement durable des territoires, et nous serons amenés à le faire de façon de plus en plus variée à l'avenir, en allant vers des métiers qui sont complémentaires de nos savoir-faire historiques, qui nécessitent du matériel que nos établissements ont déjà en partie. On n'a pas forcément besoin de beaucoup d'investissement pour accéder à ces activités supplémentaires qui vont permettre de renforcer et de développer nos agences.

>>> TRANSMISSION

COMMENT ATTIRER LES JEUNES TALENTS ?

- P. V.** Notre Groupe a beaucoup d'ambition pour l'avenir, et tout repose sur les hommes et les femmes qui travaillent chez Colas. Or dans les pays où nous sommes présents, la tendance est au vieillissement de la population : moins d'enfants naissent, on vit en moyenne plus longtemps... c'est un défi pour les ressources humaines des entreprises ! Nous devons en effet trouver, intégrer et fidéliser de jeunes recrues et veiller à leur transmettre les connaissances et les compétences qui font notre force. La politique globale de recrutement (*Talent Acquisition* en anglais) de Colas définit des actions prioritaires, qui sont ensuite adaptées aux spécificités culturelles et légales locales. Pour attirer, il faut déjà se rendre visible auprès des candidats. De nombreuses actions vont

dans ce sens : partenariats avec les écoles et les acteurs du marché de l'emploi (LinkedIn, Indeed, Glassdoor), événements, campagnes de communication, etc. Nous proposons aussi aux jeunes diplômés des programmes d'intégration et d'accompagnement pour leur faire découvrir les différents métiers puis les faire monter en compétences de manière progressive. Ces Graduates Programs sont déployés en France, au Royaume-Uni, aux États-Unis et au Canada, pour plusieurs corps de métiers : travaux, bureau d'études, matériel, industrie, matériaux, commerce, RH, etc.

>>> MOBILITÉ

QUELS CONSEILS DONNERIEZ-VOUS À UN COLLABORATEUR QUI SOUHAITE PROGRESSER AU SEIN DE COLAS ?

- P. V.** Nous formons nos collaborateurs afin de développer leurs compétences et donc leur performance et leur employabilité. Une des forces de Colas est aussi d'offrir des opportunités de carrière riches. Les mobilités, qu'elles soient fonctionnelles ou géographiques, sont fortement encouragées aujourd'hui chez Colas et plus largement au sein du groupe Bouygues. Elles sont bénéfiques à tous : les diverses expériences acquises grâce à la mobilité permettent de mieux appréhender les différents aspects de nos métiers, d'avoir une vision plus large et donc de progresser. Dans cette démarche, le collaborateur est le premier acteur de sa carrière. C'est donc à lui ou à elle de s'adresser à son manager et à son responsable des ressources humaines. Je vous encourage à gérer votre carrière professionnelle en saisissant les nombreuses opportunités de mobilité qui sont proposées dans notre Groupe.

>>> INTELLIGENCE ARTIFICIELLE (IA)

QU'EST-CE QUE L'IA PEUT APPORTER À NOS MÉTIERS ?

- P. V.** L'IA est une technologie apprenante, constituée d'algorithmes, qui permet à des machines de se rapprocher de l'intelligence humaine. Comme Internet dans les années 2000, l'IA est en train de transformer profondément nos métiers. Dans le domaine de la construction, et chez Colas en particulier, on va l'utiliser de plus en plus. Cela ne doit pas nous faire peur : c'est une aide, une étape de plus dans la digitalisation et l'automatisation de nos process. À l'image d'un GPS qui donne la route, mais laisse le conducteur du véhicule maître de son chemin. On va gagner en efficacité,

en rapidité, en pertinence dans les solutions et les réponses que nous apportons à nos clients. Il faut également garder en tête que nos concurrents s'en emparent aussi. Nous ne sommes pas en retard, mais il faut avancer vite. La bonne nouvelle, c'est que Colas est la première entreprise de construction à avoir reçu la certification Intelligence Artificielle de la part du Laboratoire national de métrologie et d'essais, qui certifie ces processus IA au regard de la future réglementation européenne et bientôt mondiale.

>>> CARNET DE COMMANDES

LE CONTEXTE GÉOPOLITIQUE ACTUEL, DE LA DISSOLUTION EN FRANCE À L'ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE AMÉRICAINE, EN PASSANT PAR LES CONFLITS AU PROCHE-ORIENT ET EN UKRAINE, A-T-IL UN IMPACT SUR NOS ACTIVITÉS ?

- P. V.** Le contexte géopolitique actuel crée un environnement économique instable. Cependant, grâce à notre modèle d'affaires agile et décentralisé, nous avons pu atténuer certains de ces impacts. Nous continuons à surveiller de près ces situations et à adapter nos stratégies en conséquence pour assurer la continuité de nos opérations et la sécurité de nos collaborateurs. ♦





MOBILISATION EN ROSE

Un peu partout dans le Groupe, nos équipes ont été nombreuses à se mobiliser à l'occasion d'Octobre Rose, la campagne mondiale annuelle de sensibilisation au dépistage du cancer du sein. Sur nos véhicules, dans nos établissements, sur les dossards de nos coureurs, le ruban rose s'est affiché partout... un bon moyen de donner de la visibilité à ce sujet de santé publique.

<



« Près d'un tiers des collaborateurs ont été sensibilisés aux enjeux du dérèglement climatique grâce aux différentes Fresques. Ces animations pédagogiques permettent de mieux comprendre les enjeux et actions de la feuille de route bas carbone et biodiversité du Groupe. »

JOHNNY CLATOT,

chef de projet R&D au CORE Center
et animateur de Fresques

« Participer à la Fresque "The Low Carbon Way" m'a ouvert les yeux sur toutes les actions menées et sur ce qu'il reste à faire pour réduire notre impact. »

MEGHAN BURKE,

directrice juridique adjointe
de Colas USA
et participante à la Fresque



^

LES FRESQUES, UN MODÈLE QUI FONCTIONNE

Nos animateurs continuent de sensibiliser en interne aux enjeux du changement climatique. Déjà 18 000 collaborateurs ont participé aux trois fresques : la Fresque du climat, la Fresque de la biodiversité et « The Low Carbon Way », l'atelier créé spécifiquement par Colas. Celui-ci expose une vue d'ensemble sur nos activités et leurs conséquences, et sur nos solutions pour réduire notre impact.



« La préservation de la biodiversité et la réduction de notre empreinte carbone sont des priorités intégrées à tous nos projets. Nos équipes sont fières de participer à ces opérations de plantation et de permettre aux enfants de préserver leur territoire. »

ANNE-LAURE LEVENT,
directrice Environnement de Colas



RETOUR SUR
TROIS ANNÉES
DE PARTENARIAT

^

FOREST & LIFE : L'ACTION CONTINUE !

Pour chaque arbre planté dans l'hémisphère Nord, deux sont plantés dans une forêt menacée des pays du Sud. Voici le principe du partenariat qui lie Colas au programme éducatif et pédagogique Forest & Life, depuis 2021, et que le Groupe a renouvelé pour trois nouvelles années. Mené par l'organisation Kinomé, ce programme permet à des écoliers accompagnés par des collaborateurs de Colas de découvrir leurs forêts et de participer activement à leur restauration. Après avoir soutenu la Côte d'Ivoire, le Groupe poursuivra son action à Madagascar.

>

TOUS CONCERNÉS PAR LA CYBERSÉCURITÉ

Cette année encore, une nouvelle édition de la Cyber Hour a marqué un temps fort autour de la cybersécurité. Cette opération de sensibilisation, dispensée à tous les collaborateurs connectés sans exception, protège l'entreprise et donne à chacun les bons réflexes à adopter face aux risques liés à l'usage des technologies numériques.





Colas a pour mission d'imaginer, de construire et d'entretenir des infrastructures de transport de façon responsable à partir de son ancrage local à travers le monde.

Dans un paysage aussi étendu et tourmenté que l'Alaska, aux États-Unis, relier les hommes et faciliter les échanges n'a jamais autant fait sens. Quand se déplacer est un besoin crucial, les infrastructures réalisées par Colas contribuent à développer les territoires. Comme à Madagascar (*photo*), en Pologne, en Nouvelle-Zélande, au Canada et dans tous les pays où nos équipes ont remporté de nouveaux contrats, réalisent des projets ou viennent de les livrer.



PANORAMA

PANORAMA



ALASKA
**L'ESPRIT
PIONNIER**

Colaska est le leader de la construction dans le 49^e État des États-Unis. Dans ce territoire que certains qualifieraient d'hostile, les équipes évoluent du nord au sud, entre les îles, les températures polaires et le soleil de minuit. Un modèle de symbiose, dans lequel les interactions avec l'environnement sont nombreuses. Destination : l'Arctique, avec Colaska !

E

n Alaska, le temps s'écoule différemment. Cet État américain, situé au nord-ouest du Canada, ne partage pas de frontière

terrestre avec le reste des États-Unis, ni même un fuseau horaire. Là-bas, les hivers s'étendent d'octobre à avril, et le soleil ne se couche pas toujours. Parfois, il ne se lève du tout. Quant aux équipes de Colas, elles parviennent à arrêter le temps. « Nous réalisons le volume d'une année de travaux en seulement six mois », indique Jim Mulhaney, directeur d'exploitation de QAP. En effet, le froid polaire et la neige qui recouvrent l'Alaska la moitié de l'année empêchent de nombreuses opérations de construction. « Mais nous sommes très occupés en été ! », précise Jim. Et pour cause. À cette période, le soleil ne se cache que quatre ou cinq heures par jour : des conditions idéales pour travailler longuement, en pleine lumière.

L'art de mobiliser ses ressources

C Street. Ce site industriel, situé à Anchorage, la plus grande ville de l'État, rassemble les installations des filiales QAP, AGGPRO et EPC (Emulsion Products Company). Par ici, une équipe fabrique des poutrelles en béton armé de 36 mètres de long, destinées à la construction de ponts. Par-là, la centrale d'enrobage fonctionne à plein régime. Au loin, un train de marchandises apparaît pour livrer des granulats. En quelques heures, les 75 wagons sont déchargés. Les matériaux (de la roche extraite de la carrière de Kashwitna, à 150 km au nord) sont convoyés et triés sur le site, parfois criblés ou chargés directement dans les camions de clients venus s'approvisionner. « C'est un site toujours en effervescence ! Il

« Nous avons six mois pour réaliser l'équivalent d'une année de travaux. »

JIM MULHANEY,
directeur d'exploitation
de QAP

s'y passe beaucoup de choses », explique Scott Link, responsable Matériaux. Le fourmillement de C Street s'accorde avec le rythme élevé des activités de Colaska en période estivale. De la disponibilité de matériaux de qualité dépend toute la cadence de cette haute saison des travaux. « Le site est un hub pour beaucoup de nos chantiers, reprend Scott. Et nous avons des chantiers partout, de Kodiak à Seward, en passant par les îles Aléoutiennes... »

>>>

23 H, TEMPS ENSOLEILLÉ

Les collaborateurs des équipes de « nuit » débutent leur journée aux alentours de 21 h et peuvent ainsi opérer en pleine lumière, qu'il s'agisse de mettre en œuvre des enrobés ou de couler du béton. Sur cette photo, il est 23 h et le soleil brille encore.

∨





QAP dispose en effet d'équipes spécialisées dans la logistique, aptes à mener à bien des projets en autosuffisance dans les régions les plus reculées d'Alaska. « On sait transporter le matériel par barge, et on essaie de sourcer autant que possible les matériaux localement. » Dans un territoire aussi vaste et découpé, maîtriser la logistique est un atout.

Des infrastructures essentielles

À l'image de Juneau, la capitale de l'État, qui n'est pas connectée par la route au reste du territoire, et qui n'est donc accessible que par la mer ou les airs, beaucoup

de régions alaskaines sont en effet difficiles d'accès. Secon, filiale de Colaska dans le sud-est, réalise des travaux de rénovation à l'aéroport de la ville enclavée. Sur le tarmac, entre les nombreux appareils qui décollent ou atterrissent, les équipes s'affairent. Le chef de chantier Isaiah Campos connaît bien cet aéroport, sur lequel il a déjà travaillé. Avec presque vingt ans d'ancienneté, son expérience parle pour lui. « Sur ces chantiers, la communication est primordiale. Il faut travailler étroitement avec les équipes de l'aéroport, et être extrêmement vigilant sur la sécurité, plus que nulle part ailleurs. Tout

L'AVION, INDISPENSABLE MOYEN DE TRANSPORT

Colaska effectue régulièrement des chantiers de rénovation à l'aéroport de Juneau, la capitale de l'État, qui n'est accessible que par avion ou par bateau.





^

LES ROUTES DE L'IMPOSSIBLE

Chaînes de montagnes, pergélisol, longues distances... Le climat et la géographie de l'Alaska compliquent la construction et l'entretien des routes.

est planifié en différentes phases, et, en amont, nos ingénieurs, nos designers travaillent en collaboration avec le client pour que tout se passe bien. » Bien que petit par sa taille, l'aéroport de Juneau est un aéroport international, et un hub important pour toute la région. Avions de ligne, ULM, hydravions, jets privés, hélicoptères... Les engins volants se succèdent sur la piste ou même sur le long plan d'eau adjacent qui leur permet d'amerrir. Ici, l'avion est un moyen de transport plébiscité. Faciliter les déplacements est souvent la finalité des chantiers de Colaska.

Faire avec ce que l'on a

À Cooper Landing, un village de moins de 500 habitants au sud d'Anchorage, la filiale QAP mène un chantier pour le moins attendu. La déviation de la Sterling Highway est en discussion depuis plus de quarante ans. Construit dans les années 1940, cet axe routier était à l'origine une route de gravier et n'a pas été conçu pour le volume de trafic qu'il supporte aujourd'hui. Coincée entre le flanc de la montagne et le fleuve Kenai, l'unique route de cette partie de la péninsule est devenue de plus en plus encombrée, trop étroite à certains endroits. En 2022 ont donc débuté les travaux pour créer cette déviation longue de 12 miles, soit 19 km. QAP extrait directement les matériaux

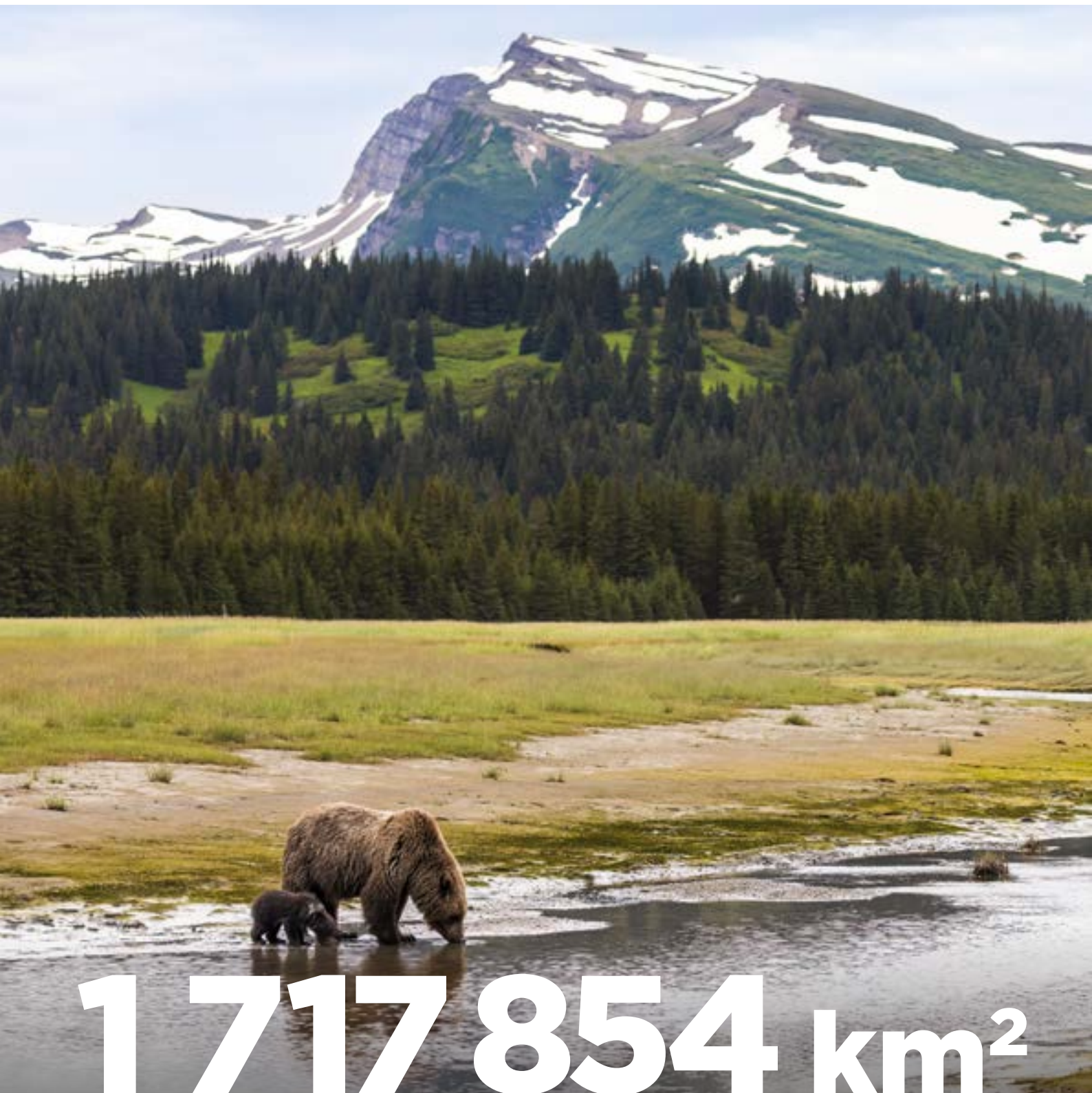


DÉPLACER DES MONTAGNES

La logistique et l'approvisionnement en matériaux sourcés localement sont la spécialité des équipes de Colas en Alaska.

v





**L'ÉTAT DE
LA DÉMESURE**



Avec cette superficie, l'Alaska est le plus grand État des États-Unis. Il représente 18 % du territoire national et est plus vaste que le Texas, la Californie et le Montana réunis (les trois plus grands États continentaux du pays). S'y déplacer est donc un défi : il faut parcourir de longues distances donc, mais aussi contourner ou traverser ses quelque 1800 îles, ses 3 millions de lacs, ses dizaines de milliers de cours d'eau, environ 100 000 glaciers, et les plus hauts sommets d'Amérique du Nord. Les projets relevés par Colas en Alaska contribuent à améliorer les conditions de déplacement des populations et des ressources au sein de ce territoire, qui est loin d'être une terre ferme.



qui constitueront la route : on creuse la roche, et par la même occasion, on crée le tracé de la future route. Un projet qui peut sembler aisé sur le papier, mais qui recouvre son lot de challenges. Le gisement ici est assez fragile, il se brise facilement. Beaucoup d'études géologiques ont été menées pour déplacer les granulats au bon endroit en fonction de leur qualité et de leur usage. Le site dispose de trois points de concassage mobiles, situés au plus près de la destination finale des matériaux. « Nous nous appuyons quotidiennement sur les études réalisées en amont, explique Mike Fizette, le directeur du projet. Bryan [Gallagher, le chef de chantier] peut dire où se retrouve chaque caillou que l'on extrait sur site, il connaît l'étude géologique par cœur. » Le secteur est aussi une terre de mineurs autochtones, avec trois tribus différentes vivant aux alentours. Certains travaux ont dû être reprogrammés en raison de découvertes archéologiques, entraînant des fouilles.

« C'est une zone extrêmement sensible, qui cristallise beaucoup d'inquiétudes du point de vue environnemental. Le fleuve Kenai est le moteur de l'économie locale, donc les attentes sont élevées », indique Bryan, chef de chantier.

La nature pour décor

Les eaux turquoise du Kenai, riches en saumons royaux, attirent en effet les pêcheurs du monde entier. Randonneurs et cavaliers sont aussi nombreux dans la région. À trois endroits sur le chantier, des couloirs balisés assurent la continuité des sentiers et la sécurité des promeneurs. Une piste cyclable prévue dans le projet permettra aux cyclistes de circuler facilement. Et grâce à cinq écoducs de différentes tailles, la traversée des animaux sauvages sera sécurisée. « La nature a toujours fait partie intégrante de nos projets, expose Sarah Lefebvre, responsable Environnement pour Colaska. Nos collaborateurs ont toujours agi en faveur de la biodiversité. Mais



COLASKA
EN IMAGES



LE GRAND NORD
L'usine d'émulsion de North Pole est la plus septentrionale du groupe Colas dans le monde.
>



le Groupe définit désormais un cadre et un ensemble d'objectifs, et nous récoltons des données pour suivre de près nos progrès et voir ce que l'on pourrait améliorer. Ignorer notre environnement, ici, serait contre-intuitif. » C'est vrai qu'en Alaska, on se sent bien petit face à la nature. Et les collaborateurs de Colaska le savent mieux que quiconque. Les chutes de neige et la débâcle déterminent, année après année, la fin et le début de la saison des travaux. Le coucher du soleil signale l'heure de fin de chantier, même lorsque c'est après minuit. Les orignaux broutent à deux pas des compacteurs, et les « *flaggers* », ces « hommes-traffic » chargés de la circulation près des chantiers, aperçoivent régulièrement des ours. Plus grave, le changement climatique est amplifié sur les pôles, et l'Alaska ne fait pas exception.

Une résilience légendaire

À 700 km plus au nord de Cooper Landing, Fairbanks, la deuxième plus grande ville de l'État, voit certaines de ses routes complètement déformées. En cause, le dégel du pergélisol (ou permafrost). Ces couches souterraines censées être gelées en permanence fondent de plus en plus rapidement chaque été, ce qui détériore la structure de la chaussée. Si le Département des Transports fait appel à des entreprises – comme Colaska – pour renouveler des sections de route, le phénomène se répète désormais tous les ans et un peu partout dans l'État, couvert à 80% de pergélisol. Impliquée auprès de son territoire et des communautés qui l'habitent, la filiale de Colas mesure et constate quotidiennement

les enjeux du changement climatique. Mais la résilience des Alaskains et leur esprit de débrouille sont fondés. « Ceux qui ont grandi ici ou décidé de s'y installer ont de nombreuses ressources, ils trouvent toujours des solutions, explique Tim Dudley, président de Colaska. Il y a vraiment ici un esprit pionnier, d'entrepreneur. Et notre entreprise est à l'image des gens ici, qui sont aussi nos collaborateurs : Colaska sait s'adapter, et, dans cette nature rude, réalise des exploits ! » ♦

« Ignorer notre environnement serait contre-intuitif. »

SARAH LEFEBVRE,
responsable Environnement

COHABITER AVEC LA NATURE

Aux abords des chantiers, les équipes se fient à la floraison de la *fireweed* (laurier de Saint-Antoine) pour savoir quand finira l'été ; elles ramassent des myrtilles et croisent parfois des orignaux, ou même des ours.



AGIR AU CŒUR DES TERRITOIRES

Dans un état au réseau routier peu développé, garantir la fiabilité des grands axes est essentiel. La déviation de la Sterling Highway, principale route de la péninsule de Kenai, est très attendue par les populations locales.

∨



Nulle part ailleurs

Travailler en Alaska c'est aussi...



^

... TRAVAILLER SOUS LE SOLEIL DE MINUIT

La localisation de Fairbanks, à la limite du cercle arctique, lui apporte au solstice d'été presque vingt-deux heures de lumière solaire. Une fois le soleil couché, le crépuscule reste suffisamment lumineux pour continuer des travaux par exemple !

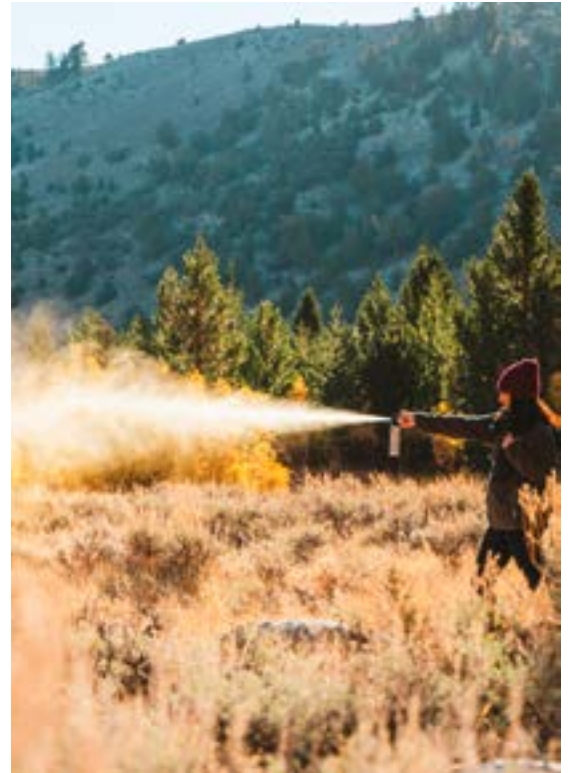




^

... DÉCOUVRIR DES TRÉSORS CACHÉS

En creusant le sol ou avec la fonte du pergélisol, des vestiges refont surface. Des plus classiques – des objets ayant appartenu à des tribus autochtones – au moins habituels : des défenses de mammoth !



^

... FAIRE DE DRÔLES DE RENCONTRES

Incontournable parmi les équipements de protection individuelle (EPI) des collaborateurs de Colaska : le « *bear spray* ». Ce spray au poivre très puissant est utilisé pour repousser les ours bruns, qui sont relativement nombreux sur le territoire. Utile en cas de mauvaise rencontre aux abords d'un chantier !



<

... INSTALLER DES ÉCODUCS TAILLE XXL

Les passages pour la faune sont de plus en plus courants sous les routes construites par Colas. En Alaska aussi, ils se multiplient, mais à l'échelle des animaux qui peuplent l'Amérique du Nord. Sur le projet de Cooper Landing, l'un des cinq écoducs mesure 30 feet, soit 9 mètres, de diamètre ! Il est dimensionné à l'échelle de l'original, le plus grand cervidé du monde.

NOUVEAUX PASSAGES PIÉTONS FLOWELL À CANDIAC — CANADA



COLAS ÉCLAIRE LA MARCHÉ DES ÉCOLIERS

» Au Québec, les équipes de Colas ont sécurisé la ville de Candiac en installant quatre passages piétons lumineux aux abords de deux écoles et de la bibliothèque municipale. En s'illuminant à l'approche d'un piéton, les dalles Flowell renforcent la vigilance des automobilistes et réduisent les risques d'accident. L'installation du marquage lumineux au Canada, une première dans le pays, permettra aussi d'évaluer avec les autorités québécoises la robustesse de la solution dans un climat rigoureux.



**CURE DE JOUVENCE
À CAYENNE**



Colas a réalisé d'importants investissements pour renouveler la principale carrière du Groupe en Guyane. Les émissions de carbone ont ainsi diminué de 37 % grâce à différentes mesures d'optimisation : le transport des matériaux par convoyeur à bandes (à la place des tombereaux) et la diminution de la puissance électrique totale grâce au dimensionnement au juste besoin des broyeurs et concasseur.

**LE PATRIMOINE
ROUTIER
PRÉSERVÉ** >>>

À Lyme, une petite ville située sur la rive américaine du lac Ontario, Midland Asphalt Materials Inc., filiale de Barrett Industries a rénové une route de comté grâce à une solution appelée NovaChip. Ce traitement de surface, qui consiste à appliquer une fine épaisseur d'enrobé sur la couche de roulement, est à la fois économique et rapide à mettre en œuvre.



AMÉLIORATION DES TRANSPORTS AUTOUR DE L'AÉROPORT D'AUCKLAND — NOUVELLE-ZÉLANDE



>>> **L'ACCEPTABILITÉ
DES CHANTIERS,
UNE PRIORITÉ**

Entre l'ouverture d'une nouvelle centrale d'enrobage à Wiri, il y a quelques mois, et plusieurs chantiers routiers, l'activité de Colas bat son plein en Nouvelle-Zélande. L'entreprise est notamment engagée sur un large programme d'amélioration du réseau de transport autour de l'aéroport d'Auckland, la ville la plus peuplée du pays. Pour mener à bien ce projet, des « super week-ends » de travaux ont eu lieu : cela consiste à concentrer un maximum d'opérations sur 48 heures, en continu, avec des équipes de jour et de nuit. Ce fonctionnement a permis de réduire les impacts du chantier pour les riverains et les usagers se rendant à l'aéroport.



**SUR LES ROUTES
MYTHIQUES
DU TOUR**



Les équipes de Colas se sont attelées au recalibrage de la route départementale 618. Elles ont élargi la chaussée de 2,40 mètres, sur 1400 mètres de long, à hauteur du village de Loudervielle (Hautes-Pyrénées). Le chantier s'est terminé juste à temps pour accueillir les coureurs cyclistes à l'occasion de la quinzième étape du Tour de France 2024 et de la première ascension du col de Peyresourde.



LA MOBILITÉ DÉCOLLE

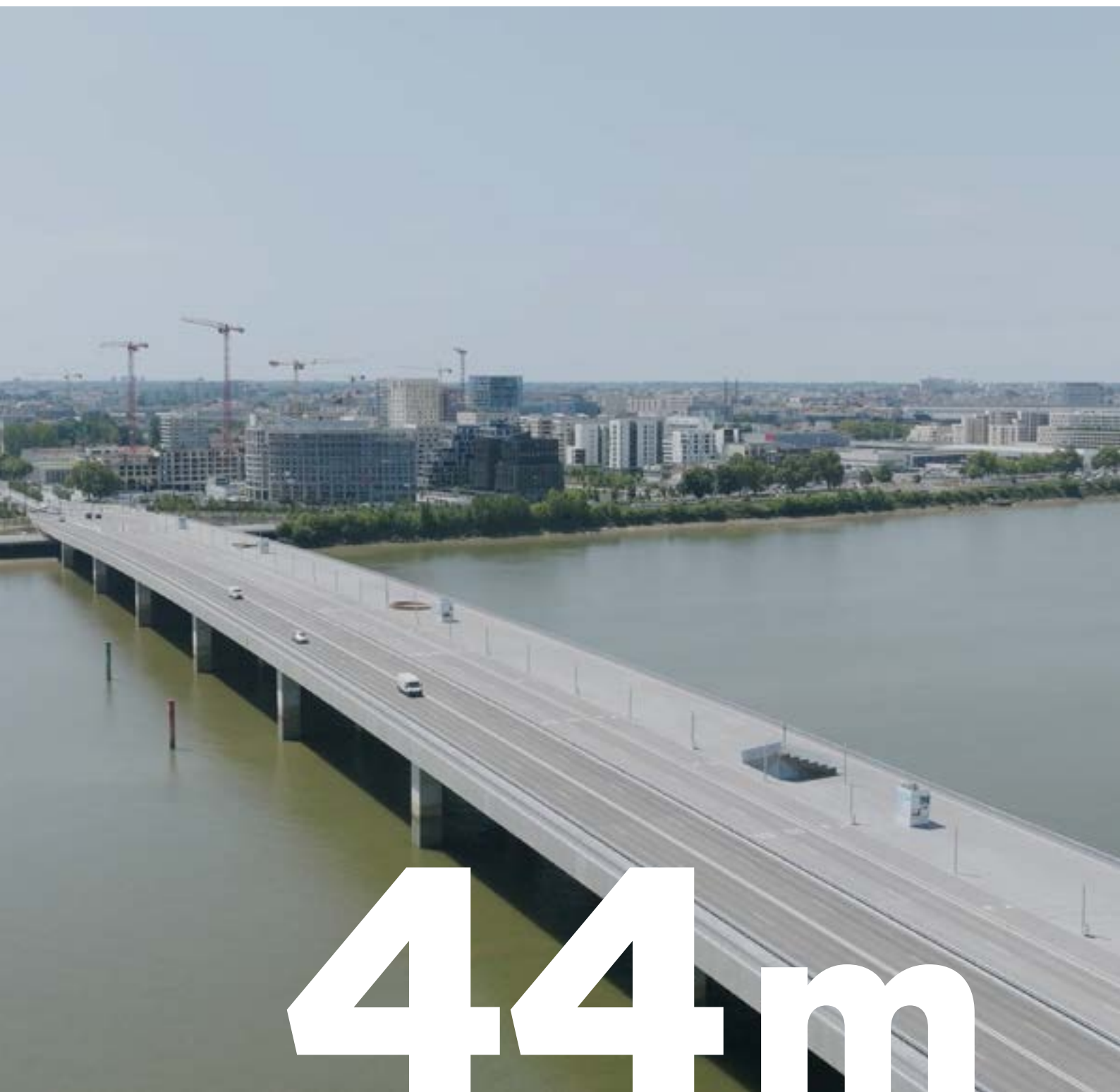


Comment développer le transport dans un paysage urbain et vallonné ? En passant par les airs ! Dans la capitale malgache, Colas réalise en groupement avec POMA un système de transport par câble (TPC). La première ligne, d'une longueur de 8,2 km, sera livrée courant 2025 et pourra transporter à terme jusqu'à 40 000 passagers par jour. Grâce à la capacité de mobilisation de différents corps de métier de Colas à Madagascar, environ 450 collaborateurs réalisent les dévoiements de réseaux, les fondations profondes, le génie civil des pylônes, les bâtiments et le montage des remontées mécaniques.



[LE PROJET EN VIDÉO](#)





44 m

À PIED, À VÉLO, EN BUS OU EN AUTO...



Avec 44 mètres de large, c'est le pont le plus large d'Europe. Et ses dimensions s'expliquent, puisque le pont Simone-Veil à Bordeaux dispose de deux voies dédiées aux transports en commun, d'une piste cyclable, d'une grande esplanade de 15 mètres de large réservée aux piétons et de quatre voies pour la circulation automobile. Sur ce projet bordelais, réalisé par un groupement dont Bouygues TP est mandataire, les équipes de Colas ont réalisé le revêtement du tablier et des abords du pont. Un enrobé formulé avec des granulats clairs a été mis en œuvre et a subi différents traitements de surface pour faire ressortir la couleur des granulats et différencier les espaces de circulation. Aximum, en charge de l'éclairage public et du marquage au sol, est intervenu en tant que concepteur et réalisateur d'un système de retenue audacieux, modulable et lumineux, conçu spécifiquement pour répondre aux usages particuliers de l'ouvrage.



LE CHANTIER
DU PONT EN VIDÉO



» **DOMPTER
LES IMPRÉVUS**

Hiver exceptionnellement long, pluies diluviennes, découverte de sept sites archéologiques... Malgré les aléas qui ont retardé le début des travaux l'année dernière, le chantier de déviation de la RN22, dans l'Ouest polonais, avance bien. Les terrassements, la mise en œuvre des enrobés sur 7,3 km de chaussée, et presque autant de kilomètres de piste cyclable, la création d'un giratoire ou encore des travaux électriques ont été réalisés en un temps record. Les habitants de la région bénéficieront bientôt d'une route plus sûre et moins embouteillée.

CRÉATION D'UNE PLATEFORME DE COMPOSTAGE AU MOULE — GUADELOUPE (FRANCE)

**DES SOLUTIONS
IDÉALES POUR
CHAQUE PROJET** »»

Sogetra, filiale de Colas en Guadeloupe, a réalisé une plateforme de compostage de 10 000 m² pour revaloriser les sous-produits de la canne à sucre. Les équipes ont mis en œuvre une unique couche d'Optigrave, un béton compacté routier particulièrement adapté à des usages industriels grâce à sa résistance aux chocs. Par rapport à un béton traditionnel, choisir cette solution a divisé par deux le temps d'application et les émissions de CO₂.



**EN SAVOIR PLUS
SUR OPTIGRAVE**



《《 LIMITER LES NUISANCES GRÂCE À L'ÉLECTRIQUE

Colas a remporté un marché longue durée pour des travaux de terrassement à Grenoble. L'établissement local s'est engagé à réaliser des chantiers 100 % électriques. Fourgons, minipelles, pilonneuses... ces engins tout électriques font partie de la flotte de Colas depuis plusieurs années. Très adaptés aux opérations en milieu urbain, ils réduisent les émissions de CO₂ et de particules fines d'un chantier tout en limitant les nuisances sonores. Un bon argument pour l'acceptabilité des chantiers !

COLAS, ACTEUR DES TERRITOIRES ANCESTRAUX 《《

Prince Rupert, en Colombie-Britannique, est l'un des ports les plus dynamiques du Canada et une importante porte d'échanges avec l'Asie. Colas y est basé à travers sa filiale Terus et opère dans la toute la région : sur l'archipel de Haida Gwaii, au large de Prince Rupert, les équipes ont fait voyager équipements et matériaux par barge depuis le continent. Sur place, elles ont fraisé la chaussée du village de Masset et mis en œuvre un nouveau revêtement. Non loin de là, sur la côte, les collaborateurs ont construit deux bassins et un bâtiment d'exploitation, et installé des canalisations pour la station d'épuration de la communauté autochtone Lax Kw'alaams. C'est aussi en partenariat avec cette Première Nation que Colas exploite la carrière Ridley. Le site produit de grandes quantités de granulats pour les chantiers alentour. Il fournit aussi des matériaux au port de Prince Rupert, ainsi qu'à de nombreux acteurs publics et privés.



Colas sous toutes les latitudes



1 CANADA
Réfection de la piste principale de l'aéroport de Whitehorse au Yukon.

2 ÉTATS-UNIS
Réfection de l'Interstate 80 en Pennsylvanie.

3 PANAMA
Construction de la ligne 3 du métro de Panama City.

4 GUYANE
Construction du bus à haut niveau de service (BHNS) de Cayenne.

5 CHILI
Extension et modernisation du terminal de bitume d'Arica.

6 ROYAUME-UNI
Contrat de maintenance du réseau routier du Cheshire West and Chester.

7 FRANCE
Aménagement d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) à Lyon.

8 ALLEMAGNE
Construction des infrastructures ferroviaires de la gare de Röblingen.

9 RÉPUBLIQUE TCHÈQUE
Modernisation d'une ligne ferroviaire de 8 kilomètres dans le nord de la Bohême.

10 HONGRIE
Réhabilitation de sections des autoroutes M3 et M30.

11 FINLANDE
Contrats pluriannuels de maintenance routière dans sept régions du pays.

12 MAROC
Construction de l'autoroute Tit Mellil-Berrechid.

13 CÔTE D'IVOIRE
Construction de la ligne 1 du métro d'Abidjan.

14 ÉGYPTE
Rénovation de la ligne 1 du métro du Caire.

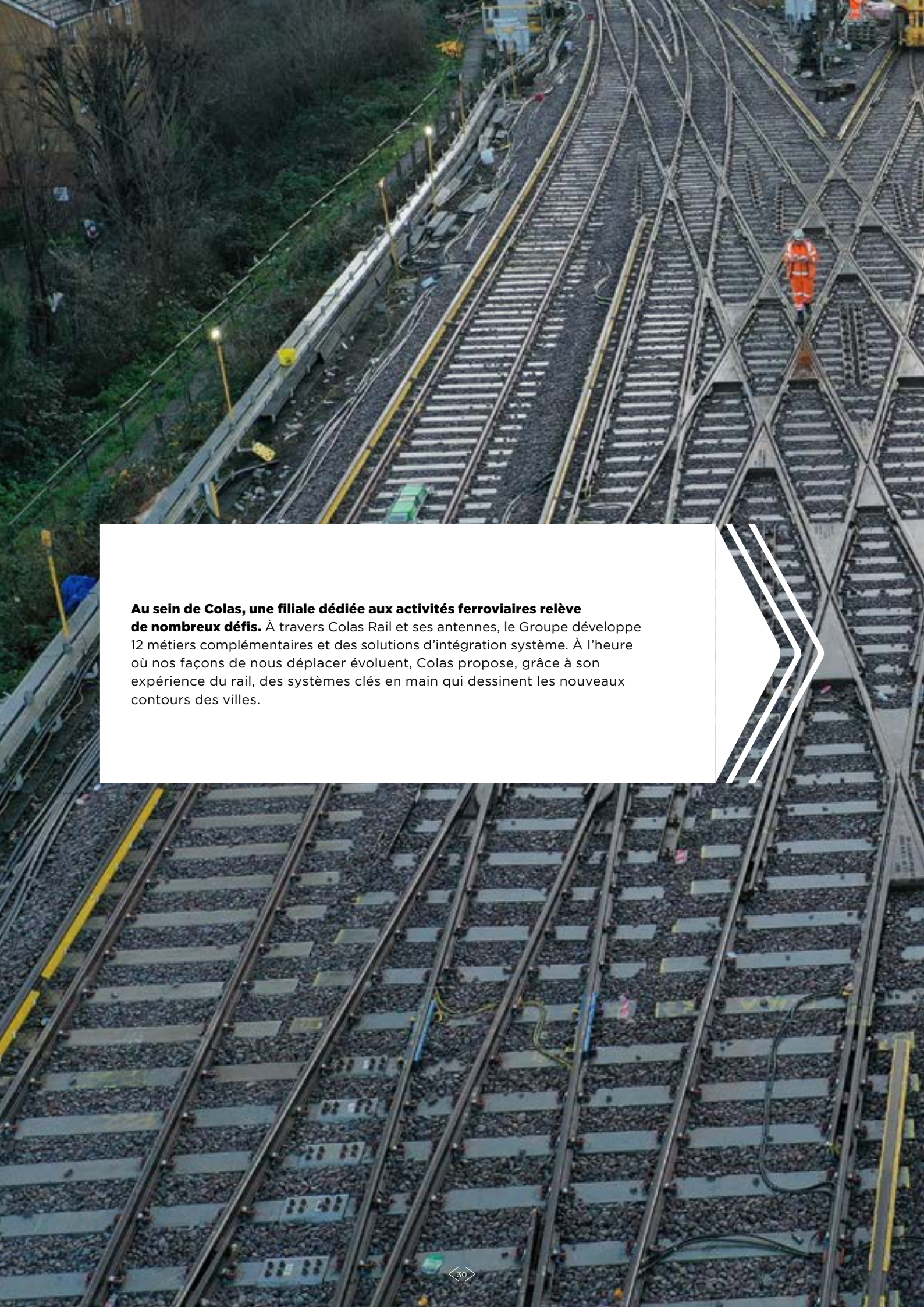
15 MADAGASCAR
Réhabilitation de la RN6.

16 PHILIPPINES
Extension de la ligne North-South Commuter Railway (NSCR) à Manille.

17 AUSTRALIE
Doublement de la route Ocean Drive à Port Macquarie, en Nouvelle-Galles du Sud.



[EN SAVOIR PLUS SUR LES PROJETS DE COLAS](#)



Au sein de Colas, une filiale dédiée aux activités ferroviaires relève de nombreux défis. À travers Colas Rail et ses antennes, le Groupe développe 12 métiers complémentaires et des solutions d'intégration système. À l'heure où nos façons de nous déplacer évoluent, Colas propose, grâce à son expérience du rail, des systèmes clés en main qui dessinent les nouveaux contours des villes.



FOCUS

FOCUS

FERROVIAIRE
**COLAS RAIL
FAIT BOUGER
LES LIGNES**

Alors que la demande de transports décarbonés se fait de plus en plus forte, parmi les collectivités et usagers, Colas Rail s'impose comme l'un des leaders des infrastructures ferroviaires, capable de relever les défis de la mobilité durable. Décryptage.

C

haque jour, des milliers de trains empruntent des voies sur lesquelles Colas Rail est inter-

venu. Train régional, train à grande vitesse, RER, métro, tramway : acteur historique du secteur ferroviaire, la filiale a acquis une expérience incontestable et de solides références à travers le monde. Nées en France, les deux sociétés à l'origine de Colas Rail n'ont cessé de grandir et de se diversifier, tant par l'envergure des chantiers réalisés que par leurs pays d'implantation ou par la maîtrise de différents métiers. « Nos origines expliquent notre diversité, retrace Hervé Le Joliff, président de Colas Rail. En fusionnant Seco Rail – expert des petits travaux récurrents de voie ferrée – et Spie Rail – spécialiste des opérations électriques, électromécaniques et des grands projets –, vous obtenez Colas Rail, un constructeur-intégrateur au champ d'intervention très vaste. Nos équipes sont ainsi capables de remplacer douze traverses en une nuit au port du Havre tout comme de réaliser un projet complexe en sept ou huit ans aux Philippines ! »

Un développement géographique ciblé

L'activité de Colas Rail s'appuie en effet sur deux grands socles : d'une part, les « affaires récurrentes », dans des pays où la filiale est bien implantée et dispose d'équipes et de matériels, et, d'autre part, les « grands projets » à l'international. Présent dans une vingtaine de pays, Colas Rail travaille dans certains États depuis des décennies et y remporte régulièrement des contrats avec des acteurs publics. C'est le cas en France, au Royaume-Uni ou encore au Maroc, et c'est dans cette même optique que Colas a fait l'acquisition, en 2022, du groupe

« Colas Rail contribue à décarboner la mobilité, mais cela ne nous dispense pas d'agir de manière responsable. »

HERVÉ LE JOLIFF,
président de Colas Rail

Hasselmann. Cette société, spécialiste du génie civil, de la construction et de la maintenance de voies, opère sur des lignes ferroviaires classiques dans les régions du centre de l'Allemagne. Cette implantation renforce la dimension internationale de la filiale ferroviaire et participe au développement stratégique du groupe Colas dans des pays ciblés. Mais Colas Rail se distingue aussi en réalisant de grands projets, quand ses concurrents privilégient soit les chantiers récurrents, soit les grands projets, mais sont rarement en mesure de faire les deux. C'est aussi une façon de pénétrer le marché – parfois ponctuellement – dans de nouvelles régions du monde. Colas Rail a défini cinq critères précis, allant de la sécurité des collaborateurs à l'éthique



CROISSANCE EXTERNE

Hasselmann et NTG, deux filiales de Colas Rail en Allemagne, rénovent la gare de Förtha en Thuringe.





>
**DU MATÉRIEL
PERFORMANT**

La maintenance et l'entretien des engins ferroviaires font partie des métiers de Colas Rail.

**« Clients, fournisseurs :
on n'atteindra pas
nos engagements
sans embarquer tout
l'écosystème avec nous ! »**

AMÉLIE NAULEAU,
cheffe de service Stratégie Carbone



de travail locale, en passant par la sécurisation du financement ou bien encore des conditions contractuelles équilibrées qu'un pays doit absolument réunir pour rendre possible un projet.

Des projets clés en main

À Manille, aux Philippines, c'est avec non pas un mais deux grands projets que Colas Rail s'est établi. Le Metro Manila Subway Project (MMSP), première ligne de métro souterrain de la ville, traversera le cœur de la capitale sur 35 km. Le second contrat concerne la réalisation, sur plus de 100 km, d'une ligne de train de banlieue appelée North-South Commuter Railway (NSCR), qui dessert la grande métropole de Manille. « Nous avons remporté en l'espace d'un an deux projets phares, qui vont considérablement améliorer les déplacements et la qualité de vie des Maniléens », explique le directeur régional Asie, Christophe Chassagnette. Deux projets concomitants mais bien distincts. « Pour le NSCR, on ne réalise "que" les travaux de voies ferrées et de caténaire

pour l'alimentation des trains, nos savoir-faire historiques. Sur le métro en revanche, en tant qu'intégrateur système, Colas Rail pilote le projet dans son ensemble, de la conception à la construction clés en main de toute l'infrastructure. » Ce rôle de chef d'orchestre permet à Colas Rail de mettre en pratique ses expertises tout en supervisant chaque ressort d'un projet. Cela fait monter l'entreprise dans la chaîne de valeur et garantit à ses clients des infrastructures optimisées (en termes de coûts, de délais, de contractualisation, de mise en service, etc.).

Une chaîne de valeur plus responsable

De Hanoï au Caire, de Paris à Panama City, Colas Rail conçoit, construit et entretient des infrastructures ferroviaires qui développent et encouragent une mobilité responsable. « À l'usage, les projets que nous réalisons sont plutôt vertueux ; mais leur fabrication reste émettrice en CO₂ », nuance Amélie Nauleau, chargée de la stratégie carbone de Colas Rail. Et pour cause, la



**DANS LES
COULISSES
DU CHANTIER
PARISIEN
DU RER A**



La décarbonation est sur les rails

Engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, Colas Rail explore toutes les solutions existantes pour améliorer son bilan carbone.

Du *sourcing* des matériaux à la consommation des équipements, zoom sur les leviers de décarbonation liés à l'activité ferroviaire.



LE RAIL « BAS CARBONE »

Il est fabriqué à partir d'anciens rails, refondus dans un four à arc électrique, (un rail conventionnel est quant à lui issu de hauts fourneaux). L'empreinte carbone d'une tonne de rail est ainsi réduite de 70 %.



DU CÂBLE RECYCLÉ

Des câbles fabriqués à partir de cuivre ou d'aluminium recyclé font leur apparition sur le marché.



DES TRAVERSES CONÇUES AUTREMENT

La conception de certaines traverses a été revue, grâce à l'utilisation de béton moins carboné ou de plastique recyclé.



UNE FLOTTE PLUS RESPONSABLE

Véhicules électriques ou hybrides, utilisation de biocarburant...
Les véhicules et les engins évoluent progressivement vers des solutions bas carbone.



LE BALLAST RÉUTILISÉ

Lors des opérations de renouvellement, le criblage permet d'identifier le ballast dont la granulométrie (les caractéristiques physiques) est encore correcte pour une remise en place.



DES OUTILS CONVERTIS

Certains outils, comme les kits soudeurs traditionnellement alimentés par un groupe électrogène, peuvent être modifiés pour fonctionner sur batterie.



**COLAS RAIL,
CE N'EST PAS
QUE DE LA VOIE
FERRÉE !**



La filiale ferroviaire exerce et maîtrise douze métiers complémentaires, qui lui permettent de mener à bien tout type de chantier. Au fil des années, Colas Rail a complété son expertise avec l'entretien et la maintenance des voies, l'électrification (systèmes caténaires, sous-stations électriques), la signalisation et les systèmes de sécurité, la maintenance des équipements, le génie civil, ou encore la réalisation de travaux spécifiques (ponts roulants, embranchements spéciaux, tunnels). Ce pôle ferroviaire complet comprend la conception et l'ingénierie des grands projets ferroviaires complexes.



**EN SAVOIR PLUS
SUR LES MÉTIERS
DE COLAS RAIL**



construction de kilomètres de voie ferrée est très consommatrice en métaux, en béton, en énergie. « Nous explorons toutes les solutions existantes pour améliorer notre bilan carbone et pour que Colas atteigne ses objectifs de réduction¹. » Comment ? En s'attaquant à toutes les phases d'un projet, du *sourcing* des matériaux à la consommation des équipements. « Éviter d'émettre du carbone se joue aussi en phase préliminaire : proposer des écovariantes lors des appels d'offres et concevoir les projets autrement est essentiel, reprend Amélie Nauleau. Faire plus sobre au lieu de faire de la surqualité, c'est un peu notre credo. » À Singapour par exemple, l'écoconception du projet de métro léger a permis une économie significative de fournitures.

Diversifier ses activités...

Si la construction de voie ferrée et la demande de réseaux de transport neufs restent importantes, Colas Rail intègre le fait que les infrastructures durables sont souvent celles qui existent déjà. Après la construction des lignes 3 et 6 du métro de Santiago du Chili, livrées en 2017 et 2018, Colas Rail réalise actuellement la maintenance de la totalité des voies du réseau, soit 140 km de ligne. Ces prestations de gestion des infrastructures contribuent à allonger leur durée de vie. Une autre tendance actuelle consiste à améliorer la capacité d'une ligne. Quand on sait que les infrastructures, le génie civil, la construction des gares, de tunnels représentent 70% du coût d'une ligne de métro, il est beaucoup plus avantageux d'un point de vue économique et écologique de faire circuler plus de rames sur des lignes existantes que d'en créer des neuves. Colas Rail rend possibles ces évolutions en changeant le système de signalisation avec ses partenaires et en augmentant la puissance électrique disponible. C'est ainsi que l'entreprise va réaliser durant les cinq prochaines années, avec

Hitachi Rail et Orascom, la modernisation de la ligne 1 du métro du Caire, construite dans les années 1980, tout en maintenant l'exploitation commerciale.

... pour tirer son épingle du jeu

L'activité de Colas Rail répond ainsi à certaines mégatendances que sont le développement des villes et de la mobilité urbaine, les objectifs bas carbone des États et des entreprises... « Ces enjeux sont de nouvelles opportunités et de nouvelles façons d'exercer nos activités. Cela demande d'innover, de repenser la manière dont on effectuait les travaux », indique Hervé Le Joliff. À cet égard, l'EcoStop est un bon exemple. Cette innovation, développée dans les ateliers de Colas Rail, permet l'arrêt du moteur diesel des locomotives lors des temps d'attente, générant des économies de carburant. Aujourd'hui brevetée, la technologie profite désormais à tout le secteur ferroviaire. « Nous ne vendons pas de produit : notre valeur ajoutée repose sur le savoir-faire et l'inventivité de nos collaborateurs. S'ils se disent que, chez Colas Rail, le champ des possibles est infini, nous pourrions relever tous les défis et faire bouger les lignes. » ♦

1. Le groupe Colas vise à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 46,5% pour les scopes 1 et 2, et de 30 % pour le scope 3a d'ici à 2030, des objectifs compatibles avec l'Accord de Paris.

« S'implanter dans un nouveau pays nécessite de former les équipes recrutées localement : et en fin de projet, on dispose d'un vivier de talents très qualifiés. »

CHRISTOPHE CHASSAGNETTE,
directeur régional Asie



RÉFÉRENCE MONDIALE

Avec 14 lignes à grande vitesse (LGV) construites dans le monde, mais aussi 110 lignes de tramway ou encore 30 lignes de métro, Colas Rail fait figure de référence.

Rails sans frontières

Présent dans plus de 20 pays,
Colas Rail mène, depuis des années, des chantiers
pour un monde où les transports innovants
et écologiques contribuent au bien-être
de chacun et à l'avenir de tous.
Tour d'horizon de projets emblématiques.



>

ROYAUME-UNI

Conception, fourniture
et installation des voies,
systèmes aériens d'électrification
et systèmes électriques
et mécaniques pour
la section 1 de la liaison ferroviaire
du tunnel sous la Manche.
Maintenance des voies ferrées
du tunnel sous la Manche.



TUNISIE

Réalisation de l'ensemble
du système ferroviaire de
deux lignes du Réseau
Ferroviaire Rapide (FRF)
du Grand Tunis et d'un dépôt
de maintenance.

V



<

MAROC

Construction
de la ligne à grande
vitesse (LGV) entre
Kenitra et Tanger,
qui s'étend sur plus
de 180 km.



>

VENEZUELA

Conception
et construction
de toutes les lignes
du réseau urbain
de métro de Caracas.



<

ÉGYPTE

Construction de plusieurs lignes
du métro du Caire.



CHILI

Construction de voie ferrée, caténaire et système électrique et maintenance de l'intégralité du réseau du métro de Santiago.

∨



<

PANAMA

Conception, fourniture et installation de 100 km de rails d'alimentation électrique, et construction du dépôt de la ligne 3 du métro de Panama.

POLOGNE

Construction d'un quai et d'un passage souterrain piéton de 200 m de long à la gare de Poznań.

∨

GUINÉE

Conception, fourniture, construction et mise en service d'une voie ferrée de 18 km pour transporter la bauxite extraite dans la mine de Tinguilinta vers le port.

∨



<

INDONÉSIE

Réalisation des lots voie ferrée et de troisième rail pour les 3 lignes de métro léger sur viaduc de Jabodebek, à Jakarta.

>

VIETNAM

Construction de la ligne 3 du métro de Hanoï.



<

FRANCE

Travaux de pose de voie et réalisation des études et des travaux d'électrification sur 340 km sur la LGV Méditerranée. Cette ligne à grande vitesse permet de relier Paris à Marseille en seulement trois heures.




Colas valorise et recycle des déchets et des matériaux issus de la déconstruction, mais aussi d'autres industries, dans plus de 800 installations de recyclage et sur ses chantiers d'infrastructures. Grâce à son réseau de plateformes en plein développement, le Groupe propose à ses clients des solutions pour recycler les matériaux, les réemployer ou prolonger la durée de vie des infrastructures. Avec l'appui des équipes de R&D, des directions techniques locales et des collaborateurs sensibilisés à la démarche d'économie circulaire, Colas ancre un changement de comportement à l'échelle individuelle, collective mais aussi de tout le secteur.

An aerial photograph of a construction site. A paved road runs diagonally from the top right towards the bottom center. To the left of the road is a large area of sand and dirt, with several orange construction vehicles and three large metal bins filled with debris. A red car is parked on the road. To the right of the road is a parking lot with several cars and a large green tree. In the bottom left corner, there are several large, covered piles of material. The text "GRAND ANGLE" is overlaid in large white letters across the center of the image.

GRAND ANGLE

GRAND ANGLE



**ÉCONOMIE CIRCULAIRE
MODE
DE (RÉ)EMPLOI**

L'économie circulaire ? Chez Colas, elle est déjà partout ! Donner une nouvelle vie aux produits et matériaux, c'est une seconde nature pour nos équipes. Vue d'ensemble sur une activité en plein boom.

N

e pas gaspiller, recycler plutôt que jeter, réutiliser un matériau au lieu de le considérer comme un déchet...

L'économie circulaire n'est pas un concept nouveau. Chez Colas, et dans tout le secteur de la construction, on applique ces bons réflexes depuis des années. C'est une démarche de tous les instants, qui prend plusieurs formes. Plus économiques, plus écologiques, les principes de la circularité découlent souvent du bon sens. En formalisant cette démarche dans son projet d'entreprise RSE, ACT, Colas marque son engagement. « Nous sommes déjà présents sur les cinq piliers de l'économie circulaire : déconstruction, recyclage, enfouissement, réaménagement des sols et dépollution, indique William de Lumley, directeur Matériaux et Économie circulaire de Colas. Et nous sommes bien positionnés pour nous affirmer comme un acteur clé dans ces domaines, tant en France qu'à l'international. » En effet, le Groupe a de grandes ambitions et dispose d'atouts certains pour intégrer des solutions d'économie circulaire dans chacune de ses activités.

Des flux en boucle

L'un des moyens les plus simples de limiter les déchets de la construction consiste à réutiliser les matériaux sur place. C'est toute l'idée de l'économie circulaire : plutôt que de générer des flux entrants et sortants, on crée une boucle. Depuis toujours ou presque, sur les chantiers, on préfère utiliser des gravats (des débris issus de la démolition) pour réaménager. Une simple opération de transfert, qui évite de devoir évacuer des déchets et de faire venir des matériaux de remblai. Au CORE Center, le centre de recherche et développement (R&D), et dans tous les laboratoires de Colas, les équipes techniques travaillent à intégrer des ressources plus nombreuses et plus variées dans les revêtements routiers. « Introduire des enrobés recyclés

Recycler offre une source locale d'approvisionnement à des régions bénéficiant de peu de ressources.

dans des chaussées réhabilitées est une pratique courante dans le Groupe, explique Stéphanie Minnebois, directrice Technique et R&D de Colas. Certains produits formulés par Colas contiennent même jusqu'à 100% d'agrégats d'enrobés, sans compromettre la performance du revêtement ! » Idem pour le béton. En 2019, Colas s'engageait à réintégrer la totalité des anciennes dalles de béton aéronautiques dans le chantier de rénovation de la piste 3 de l'aéroport d'Orly, en France. Résultat : plus de la moitié du béton — 125 000 tonnes — structure aujourd'hui la nouvelle piste, le reste ayant servi aux tranchées d'assainissement



INNOVER POUR MIEUX RECYCLER

La recherche en laboratoire garantit aux produits recyclés des performances équivalentes et la même facilité d'application pour les compagnons, par rapport à des produits traditionnels.



En 2023, le groupe Colas a recyclé 11,2 millions de tonnes de matériaux sur ses plateformes, soit l'équivalent de la production de 45 carrières de taille moyenne.



et pour le béton d'enrobage des réseaux multitubulaires. L'excédent a été revalorisé sur d'autres sites. Globalement, les RAP - pour *reclaimed asphalt pavement*, les agrégats d'enrobés recyclés - sont couramment réintégrés aux revêtements mis en œuvre par Colas. L'année dernière, 18,7 % d'agrégats d'enrobés ont été réintroduits en moyenne dans la production d'enrobés à chaud et à froid vendus par le Groupe. L'objectif est d'atteindre 30 % d'ici à 2030.

Combattre l'usage unique

En plus des produits, la R&D de Colas développe aussi ses propres techniques pour encourager l'économie circulaire et proposer à ses clients des variantes plus responsables, dès le début des projets. Au Gabon, sur le chantier de rénovation de la route nationale 1 entre Kango et Bifoun, Colas a eu recours à son procédé de recyclage en place Recycol. Avec cette solution déjà utilisée en France, au Royaume-Uni et en Arabie saoudite, les matériaux de la chaussée existante sont fraisés, malaxés et homogénéisés avec un liant, puis remis en œuvre et compactés en un seul passage. On restreint la circulation des ressources dans un rayon limité autour du chantier,

tout en s'appuyant sur les matériaux en présence pour donner une seconde vie au patrimoine routier. C'est en quelque sorte appliquer la célèbre formule du chimiste Lavoisier : « Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme. »

Tout se transforme

Colas encourage aussi l'intégration de matériaux recyclés plus originaux dans ses enrobés. Coquilles d'huîtres pulvérisées, éclats de porcelaine, poudre de caoutchouc... La créativité, quand il s'agit de recycler, est sans limite ! Côté ferroviaire, Colas Rail a fait du recyclage des matériaux l'un des leviers pour décarboner ses activités (*voir page 35*). Les appareils de voie, traverses, câbles et ballast sont réemployés. Cette capacité à éviter le neuf ou l'usage unique permet de proposer aux clients des services et des offres souvent plus économiques et responsables. Et quand la réutilisation *in situ* n'est pas possible, le Groupe sait quoi faire de ses précieux déchets. Chez Premys, la filiale de Colas spécialiste des travaux de curage, de désamiantage et de déconstruction, on sait que les matériaux issus des chantiers ont de l'avenir.



UNE SECONDE VIE POUR LE PATRIMOINE ROUTIER

Le procédé Recycol recycle la chaussée en place sur une section de la Transgabonaise.



RECYCOL
AU GABON,
UNE PREMIÈRE





<

APPROVISIONNEMENT ULTRALOCAL

Sur l'autoroute 404, à Toronto (Canada), 35 000 tonnes de RAP ont été réintroduits dans la production et remises en place, grâce à la technique du *micromilling*.

Des déchets de valeur

« Officiellement, on fait de la démolition, mais en réalité on fait de la gestion de déchets ! », explique en souriant la cheffe du secteur Hauts-de-France de Premys, Charlène Durand, autrefois cheffe de projet Économie circulaire. Sur le chantier de déconstruction partielle d'une usine où elle opère, « 10 000 tonnes de déchets ont été évacuées, dont 90 % de déchets inertes¹, qui ont, eux, été valorisés à 100 %. Une partie des déchets a été concassée sur site, stockée ou utilisée pour réaménager, la portion la plus noble a été vendue à l'externe, et tout le reste a été évacué vers des plateformes de recyclage. » Auparavant encombrants, sans utilité, contraignants à débarrasser, ces gros volumes de matériaux une fois triés ont de la valeur. Colas, concerné par ces enjeux, a lancé en 2022 en France le réseau de plateformes Valormat et Ecotri. Avec une grande ambition : augmenter de 50 % sa production de matériaux recyclés d'ici à 2026. Misant sur son maillage territorial, le Groupe disposait déjà dans l'Hexagone de 160 sites d'accueil des déchets à ce moment-là. Deux ans plus tard, une cinquantaine de nouveaux sites ont élargi le réseau.

LA DÉCONSTRUCTION, PREMIÈRE ÉTAPE DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

La méthodologie retenue est adaptée au potentiel des matériaux : une dépose soignée pour du réemploi, de la déconstruction mécanique pour du tri et du recyclage.

v



TOUT SAVOIR DE LA
DÉCONSTRUCTION
AVEC PREMYS



L'économie circulaire, pas à pas

L'économie circulaire, c'est un modèle économique durable qui vise à optimiser l'utilisation des ressources et à réduire les déchets en favorisant des pratiques telles que le réemploi, la réparation, le recyclage. C'est l'inverse de l'économie linéaire et de l'usage unique.

D'abord, > on déconstruit, et éventuellement on démolit

La **démolition** consiste à abattre, en sécurité, des bâtiments et autres structures en assurant le tri des déchets afin d'en optimiser la valorisation. Elle se différencie de la **déconstruction** lors de laquelle les éléments structurels sont démontés pièce par pièce en vue de leur réemploi.



^ Ensuite, on réemploie et on réutilise

Le **réemploi** permet de redonner à un matériau qui n'est pas encore arrivé à la fin de son cycle de vie son usage initial (par exemple, des traverses démontées peuvent être réemployées sur une autre voie de chemin de fer, des bordures, pavés ou dalles en pierre naturelle déposés dans une rue sont déposés sur une place de village, etc.). **La réutilisation**, quant à elle, détourne la fonction originelle du matériau : les poutres en bois deviennent du mobilier, etc.

^ Enfin, on recycle

Recycler, c'est transformer le matériau arrivé en fin de cycle pour lui donner une nouvelle vie : la porcelaine ou les tuiles, réduites en poudre, deviennent des granulats.

> **Et on recommence !**



Profession : réemployeur

Sur la carrière de Grand-Champ, dans le Morbihan, en France, une partie du site héberge de grands monceaux de matériaux divers et variés, dûment catégorisés. En plus de ses activités « classiques » d'extraction et de traitement de granulats naturels, il accueille depuis plusieurs années des volumes importants de déchets minéraux du BTP. Les camions des professionnels du secteur se succèdent pour déverser leurs bennes pleines de béton ferraillés, de terre végétale ou encore de ballast. En retour, les clients peuvent acheter différents types de matériaux qui ont été traités pour être réemployés. Cette année, c'est une déchetterie professionnelle Ecotri qui a ouvert sur le site. Plus adaptée aux besoins des artisans et PME du bâtiment, elle accueille une quinzaine de types de déchets, qui sont systématiquement pesés, tracés et triés pour être ensuite recyclés sur place ou envoyés vers des filières de traitement adaptées. « En lançant nos marques Valormat et Ecotri, nous avons professionnalisé une activité que nous avons toujours exercée. Structurer notre organisation montre notre compétence dans le domaine et affirme

notre rôle moteur dans le recyclage des déchets du BTP », explique Bruno Huvelin, directeur Matériaux France de Colas.

Encourager le recyclage

Avec pour objectif d'atteindre 400 plateformes de ce type en France et d'encourager le développement des activités de recyclage ailleurs dans le monde, Colas entend relever plusieurs défis à l'horizon 2030 : tripler ses ventes de matériaux recyclés, ou traiter en place 1 million de mètres carrés de chaussées par an. Alors que les collaborateurs semblent convaincus des vertus de la circularité et développent, partout dans le Groupe, des initiatives allant dans ce sens, la journée Environnement portait cette année sur le thème des déchets, et a été l'occasion de sensibiliser sur le sujet. Il reste encore à embarquer les clients, les collectivités, les fournisseurs... et à avancer avec les différentes réglementations. Pour faire de l'économie circulaire un automatisme, sans tourner en rond. ♦

1. Un déchet inerte est un déchet non biodégradable qui ne brûle pas et ne détériore pas les matières avec lesquelles il entre en contact. Il s'agit du verre, des briques, des tuiles et céramiques, du béton, des terres, des pierres, de l'amiante, etc.

« Donner une nouvelle vie aux déchets issus de la construction permet de préserver les ressources de notre planète et notre environnement, mais aussi d'avoir un impact carbone plus faible. »

WILLIAM DE LUMLEY,
directeur Matériaux et Économie circulaire de Colas

UNE APPROCHE INTÉGRÉE ET COLLABORATIVE

Un maillage territorial serré favorise une approche intégrée et collaborative de l'économie circulaire, en optimisant la collecte, le transport et le recyclage des matériaux.





LE TRI EST FONDAMENTAL



Autrefois mécanicien à l'atelier du site, une blessure à l'épaule a conduit Jérôme Fagnen, responsable des plateformes Ecotri et Valormat de la carrière de Grand-Champ, à apprendre ce nouveau métier. « On réceptionne différents types de déchets professionnels : bois, plastique, amiante, béton, béton ferraille, bitume... tout ! À partir du moment où les déchets sont inertes et propres, on les récupère. Le béton se recycle à l'infini, à condition qu'il soit bien trié », précise-t-il, lui qui sait que l'offre de tri est un atout de sa plateforme, quand certaines déchetteries n'accueillent que les déchets déjà triés. Les clients, qui sont des artisans, des PME du bâtiment, etc., doivent déclarer leurs chargements sur un portail en ligne : chantier, adresse, provenance des matériaux... « Nous sommes très exigeants sur la traçabilité. On ne peut pas recycler des déchets pollués. » Jérôme pèse les camions et édite les bons de commande, avant d'aiguiller les conducteurs vers la bonne zone de dépôt. Les véhicules peuvent aussi repartir avec des matériaux, dans des volumes plus ou moins importants. « On approvisionne de gros projets de construction, mais on sait aussi livrer de petits conditionnements, comme lorsque l'on doit faire voyager par bateau quelques big bags pour des chantiers sur les petites îles bretonnes. »



DÉCOUVREZ
LE SITE VALORMAT
DE TROILLAS

Remerciements

Damien Arnoult, Médéric d'Aubert, Allan Béchon, Jean-Charles Bertrand, Julie Bouckaert-Bigot, Fabienne Boulloc, Emmanuelle Bouniol, Stéphanie Bouvard, Robert « Bob » Camilli, Sébastien Caspard, Clara Clymer, Rémi Colin, Céline Cremel, Bonnie Delapp, Eloïse Delplanque, Charlotte Denis, Sarah Dow, Maxime Dubois, Nathalie Duhem, Magdalena Dulac, Fabien Fristot, Yann de Lamotte, Jason Lindley, Jon Fuglestad, Dan Guay, Wesley Hall, Presley Harr, Shannon Hayden, Sylvia Heinz, Carole Jankowiak, Aurélien Jeandel, Kris Jensen, Justine Joly, Jean-Paul Jorro, Noémie Jourdan, Suzanne Jovet, Yao Kouassi, Serge Lamadon, Étienne Lehuédé, Arnaud Leroy, Veronika Lestakova, Émilie Maguelonne, Brian Maller, Margaux Margerte, Dayelhaq Mastari, Claire Masurel, Rebecca Matar, Brandon McBride, Jared Miller, Alex Moore, Maroš Mosný, Megan Noa, Fanny Nolin, Jo Oliver, Joana Paris, Judy Patrick, Kimberley Perelli, Paula Perna, Scott Porter, Fiona Read, Julie Renaud-Salis, Aydhen Roopra, Gabriel Roy, Isabelle Santangeli, Evelyn Sarpong, Paul Spitulski, Fabienne Stein, Megan Stepovich, Assia Talbi, Benjamin Warren, Alex Watson, Joel Webb, Alyssa Wetzsteon, Jennyfer Wilson.

En mémoire de Tracey Hofheinz.

LE MOT À RETENIR

Chemin de fer

Le nom « chemin de fer » renvoie à l'infrastructure constituée de rails et de traverses, sur laquelle circulent des trains, des tramways, des métros... Dans l'industrie graphique, comme pour l'édition de ce magazine, on réalise un chemin de fer : un document qui permet de voir en un seul coup d'œil les pages successives d'un ouvrage.



[RETROUVEZ ICI
LES ANCIENS NUMÉROS
DE ROUTES](#)

CIRCULAIRE ÉCONOMIE LAIRE

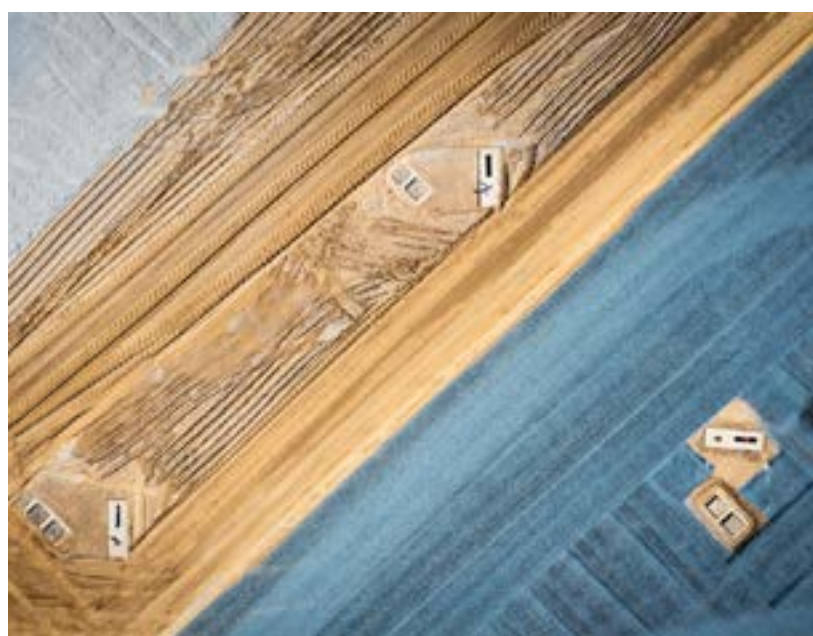


< Moderniser nos installations industrielles permet d'augmenter le taux de recyclage de nos gammes d'enrobés.

Trier : une étape primordiale pour réutiliser !



> Grâce à un réseau grandissant de plus de 800 installations dans le monde, Colas accueille et recycle déchets et matériaux.



De nombreux rebuts industriels remplacent les granulats naturels dans nos produits.



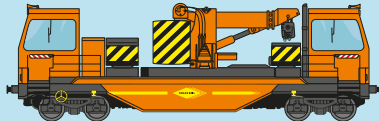
^ Sans déchet, pas de réemploi ! Les activités de déconstruction fournissent de précieux déchets à réemployer.



ENGIN DU RAIL

Deuxième volet : véhicules et engins les plus répandus sur les chantiers ferroviaires de Colas.

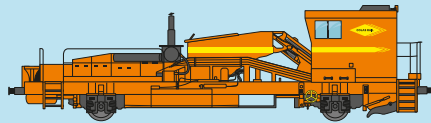
Mono-grue



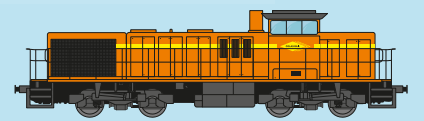
Draisine à grue



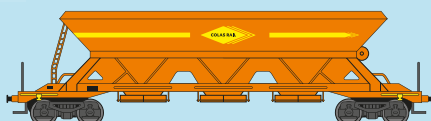
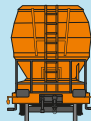
Régaleuse à ballast



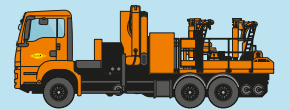
Locomotive mono-cabine diesel



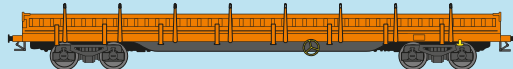
Wagon-trémie



Camion rail-route dérouleur de caténaire



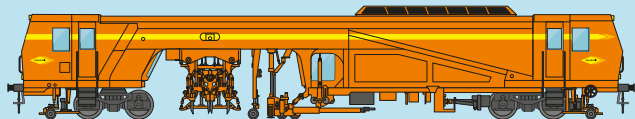
Wagon plat



Camion rail-route plateforme



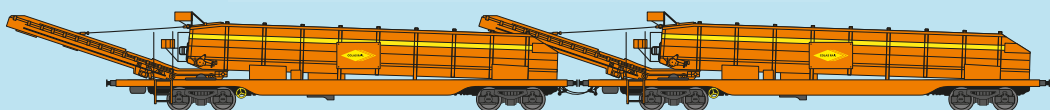
Bourreuse



Pelle rail-route



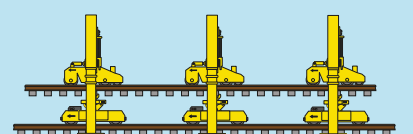
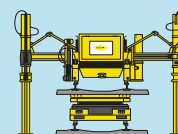
Wagon auto-stockeur et déchargeur (VAD)



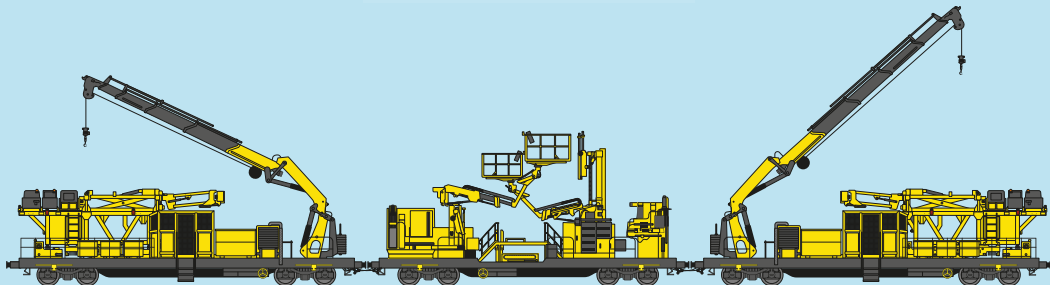
Tombereau rail-route



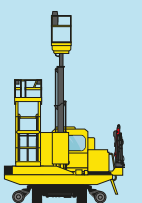
Portique élévateur motorisé - lorry élévateur motorisé (PEM-LEM)



Suite rapide caténaire



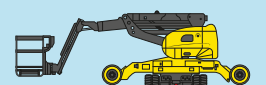
Plateforme élévatrice rail-route



Dégarnisseuse-cribleuse



Nacelle rail-route



Train de renouvellement de voie P95T

