

## ENTRETIENS JACQUES CARTIER

Développement durable

# Penser vert rapporte gros !

## Nouvelle religion ou stratégie de développement ?

Le développement durable est-il devenu la nouvelle religion païenne avec ses grand-messes, ses cérémonies d'expiation collective et ses éminences grises? En d'autres mots, le recyclage et le compost ont-ils remplacé le carême et les pèlerinages d'autan?

CHRISTIAN RIOUX

Ce n'est pas du tout l'opinion de Bob Willard, un ancien cadre d'IBM Canada auteur de *Sustainability Advantage*. Grand prêtre du développement durable, Willard estime que le choix entre le développement économique et l'éthique est un faux choix et que l'on peut facilement atteindre les deux. Mais à condition, dit-il, de ne pas utiliser le langage du développement durable, mais celui de l'économie et de la productivité.

«Pour les entreprises, le développement durable, l'engagement social, les avantages écologiques, c'est du chinois, dit-il. En anglais, le mot "sustainability" a six syllabes, alors que le mot "profits" n'en a que deux. Voilà pourquoi il faut plutôt parler d'économie intelligente, de capital humain et d'exigences économiques.»

À écouter le gourou qui a écrit *The Next Sustainability Wave* (un autre de ses best-sellers), l'écologie serait d'abord affaire de vocabulaire. Car, dit-il, le vocabulaire braquerait les chefs d'entreprise qui n'y pigneraient rien. «Les compagnies envisagent donc le développement durable comme une exigence plutôt qu'une occasion d'affaires. Or, les chefs d'entreprise n'ont pas le temps de sauver la planète.» Il faudrait donc présenter la chose comme une bonne occasion d'affaires et une occasion additionnelle d'atteindre plus vite les objectifs économiques déjà fixés. «Le développement durable, ce n'est pas de la philanthropie mais du "business"!»

Des profits bien réels

Et l'habile vendeur d'expliquer qu'une stratégie fondée sur le développement durable peut réduire les coûts de recrutement de 2 %, augmenter la productivité de 10 % et entraîner une hausse des profits de 35 % en cinq ans. Rien de moins! «Le point de départ, dit-il, c'est que les employés vont avoir l'impression de faire partie d'une entreprise qui pense comme eux et dont ils sont fiers.» Le tout serait de faire comprendre aux grands patrons qu'il ne s'agit nullement de faire un sacrifice.

Bob Willard estime que les entreprises qui ont intégré le développement durable dans leur stratégie d'ensemble réussissent

mieux que les autres en Bourse. Mais sa théorie ne fait pas l'unanimité. Certaines entreprises ont peut-être pu capitaliser sur leur profil vert et leur image de «bon citoyen», mais qu'arrivera-t-il le jour où elles ne seront plus les seules? Certains estiment plutôt qu'il n'y a pas d'avantage immédiat pour une entreprise à être un bon citoyen écologique, même s'il peut y avoir des coûts à long terme à ne pas l'être. L'ennui, c'est que les entreprises veulent des résultats en moins d'un an et demi et non pas sur cinq ou dix ans.

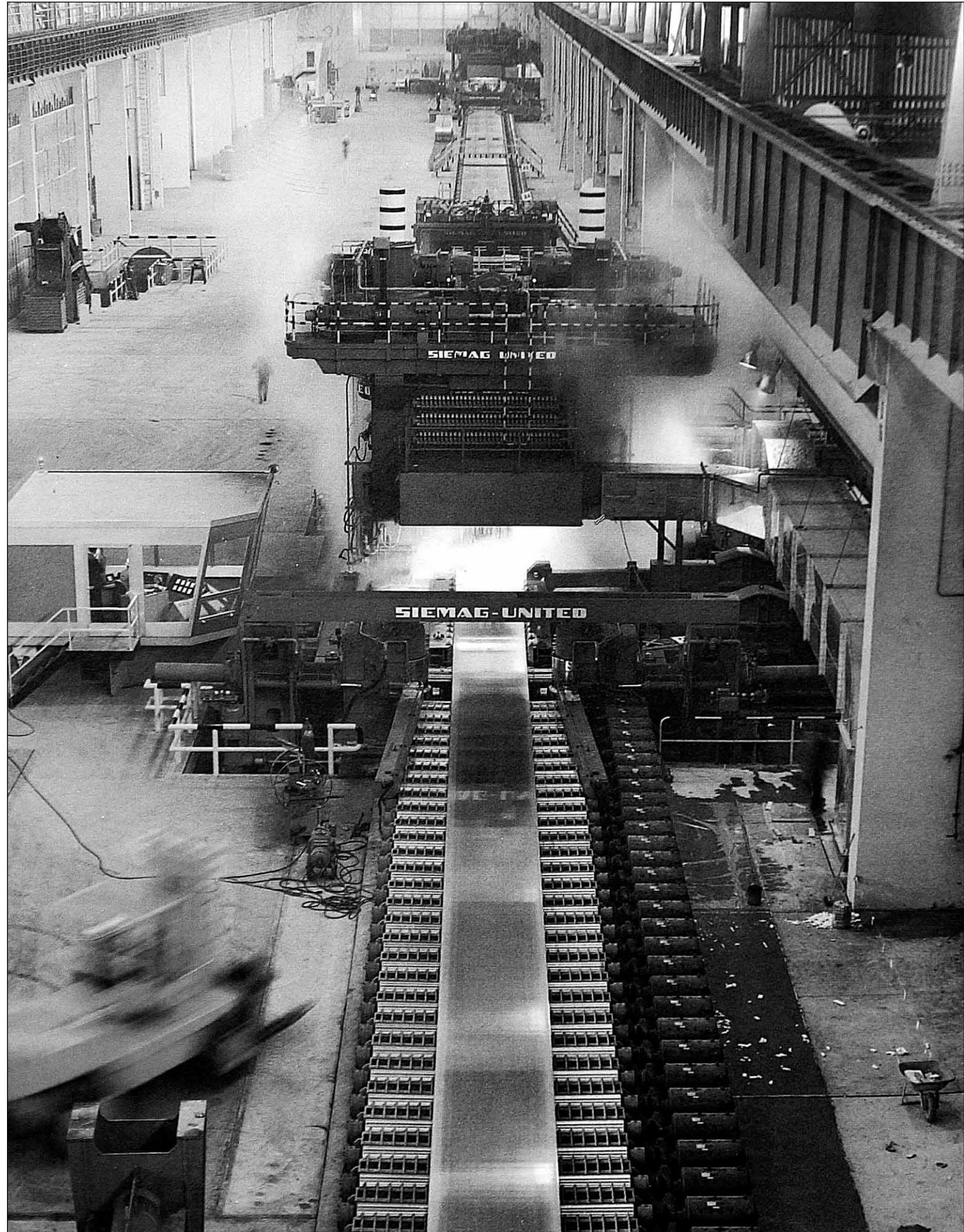
## Alcan vert

Julien Gendron, directeur du développement industriel régional d'Alcan, cite le cas des alumineries Alcan qui ont développé un vaste programme de diversification économique dans une douzaine de régions où elles sont implantées. Le programme répond au besoin qu'éprouve Alcan de tisser des liens durables dans des localités éloignées où la compagnie fait des investissements énormes. «Ces compagnies dépassent les exigences que leur fixe la loi parce qu'une fois installées, elles ne souhaitent plus se déplacer, dit Jean Matuszevski, président de E&B Data, à Montréal. Elles doivent donc créer des liens étroits avec la collectivité et anticiper les normes publiques qui finiront par s'imposer.»

À Sept-Îles, l'aluminerie Alouette s'est même donné une politique culturelle afin de retenir les travailleurs qualifiés dans la région. En 2004, elle a signé une entente avec la municipalité et le ministère des Affaires culturelles afin d'aider directement les artistes locaux.

Feu de paille ou véritable virage vers le développement durable? Il serait encore tôt pour conclure que les grandes entreprises ont soudainement compris qu'elles avaient des responsabilités sociales, dit Corinne Gendron, titulaire de la chaire de responsabilité sociale et de développement durable de l'UQAM. «Je ne suis pas certaine qu'on puisse parler de l'entreprise comme d'un acteur social même si, depuis dix ans, les acteurs sociaux, eux, sont en train de redéfinir ce qu'est la responsabilité sociale de l'entreprise.»

Le Devoir



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

L'intérieur de l'usine d'Alcan au Lac-Saint-Jean. Alcan tente de tisser des liens durables dans les localités éloignées où la compagnie fait des investissements énormes.

## Matières dangereuses

# Péril annoncé sur routes et autoroutes

## L'Europe vient de se doter d'une législation chimique ambitieuse

**Le transport et le stockage des matières dangereuses impliquent un danger potentiel pour la santé humaine et l'environnement. L'encadrement législatif très complexe de ces pratiques et la méconnaissance des stratégies des entreprises sur le terrain renforcent les préoccupations des spécialistes et des autorités concernées.**

MARIE LAMBERT-CHAN

Octobre 2005. Un fardier contenant 60 000 litres d'hydrochloryde de sodium se renverse sur l'autoroute 40, dans l'ouest de l'île de Montréal, avant de prendre feu. Les émanations toxiques forcent les autorités à recommander l'avis de confinement à la population environnante. Peu habitués aux accidents qui impliquent ce type de produit chimique, les pompiers parviennent à maîtriser l'incendie après plus de 12 heures.

Six jours plus tard, un camion-citerne se vide de ses quelque 24 000 litres de dioxyde de carbone sur la route Kennedy à Lévis. Ces incidents ont brutalement rappelé les risques inhérents au transport des matières dangereuses.

La gestion de ces produits est parsemée de zones d'ombre, qu'elles soient réglementaires, législatives ou tout simplement pratiques. Certains entrepreneurs en profitent parfois pour contourner les règles, ce qui accroît le danger potentiel de leurs activités. «La législation à propos des matières dangereuses est une contrainte importante pour les entreprises et pour la logistique des matières dangereuses», explique Nathalie De Marcellis-Warin, professeure adjointe et chercheuse à l'École polytechnique de Montréal et au Centre universitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO).

## Embrouillaminis législatif

Le dédale des réglementations qui régissent le transport et l'entreposage de ces matières a de quoi

décourager. Les organisations internationales, les gouvernements fédéral et provincial, de même que les États-Unis et l'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques sont tous de la partie, générant contradictions et confusion.

Un exemple parmi tant d'autres décrit les difficultés rencontrées. Le ministère de l'Environnement du Québec définit l'expéditeur comme «la personne qui fabrique la marchandise», alors que le ministère des Transports du Québec le considère comme «la personne qui offre les matières dangereuses». Mais le Règlement fédéral sur le transport des matières dangereuses affirme que l'expéditeur est celui qui «demande de le transporter...»

Environnement Canada et Transport Canada ont par ailleurs leurs propres critères quant aux quantités maximales de matières dangereuses pouvant être stockées ou transportées. Au-delà de ces seuils, les entreprises sont obligées de présenter un plan d'intervention d'urgence (PIU). Elles doivent entre autres communiquer les risques à la municipalité et à la population, établir une procédure d'alerte et mettre en place des mesures de protection spécifiques. «Cela peut donc obliger une entreprise à réaliser un PIU pour une matière qu'elle transporte, mais non pour la même matière qu'elle stocke, ou l'inverse», remarque Ingrid Peignier, directrice de projet au CIRANO. «Un entrepreneur qui doit ainsi entreposer un produit chimique et faire un PIU pour ce produit s'arrangera peut-être pour en stocker moins et en transporter plus, sachant que la quantité permise pour le transport est plus élevée.»

Les possibilités d'accident s'accroissent ainsi de manière significative car, selon Nathalie De Marcellis-Warin, «des compagnies vont livrer les marchandises plus fréquemment. Et surtout, elles le feront souvent "just in time".»

## Harmonisation

L'Europe, aux prises avec des conflits semblables, s'est dotée d'une législation chimique ambitieuse le 13 décembre 2006. Le règlement REACH (acronyme anglais pour «enregistrement, évaluation et autorisation des produits chimiques») entrera en vigueur en

2007 pour permettre l'identification et l'élimination progressive des produits chimiques les plus dangereux. Il remplacera 40 actes législatifs existants et entraînera l'étude de 30 000 substances d'ici à 2018.

Si le texte est imparfait aux yeux de plusieurs, il demeure cependant très strict quant à la pierre d'assise de son dispositif: le renversement de la preuve. Les autorités n'auront plus à démontrer la nocivité des produits. Ce sera aux industriels de prouver leur innocuité pour les humains et l'environnement.

REACH marchera main dans la main avec le Système général harmonisé (SGH), adopté par le Conseil économique et social des Nations unies en 2003. À terme, cette initiative permettra une homogénéisation de la classification et de l'étiquetage des produits chimiques à l'échelle internationale.

Plusieurs fondent de grands espoirs sur le SGH afin d'uniformiser le système canadien. «Il y aura une seule et unique réglementation définissant ce qu'est une matière dangereuse», dit Marc Baril, conseiller à l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail. «Il n'aura plus cette dichotomie entre les produits trouvés au supermarché et les produits en usine. Ils seront étiquetés et traités de la même manière.»

Tout article comportant la moindre substance chimique sera ciblé, même les cosmétiques, les engrangements et les médicaments. «Ce sera en place en 2008», affirme Raynald Boies, ingénieur au ministère des Transports du Québec, qui planche sur cette question avec le groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le transport des matières dangereuses. Tous n'affichent pas le même optimisme. «Je doute qu'en 2008 nous soyons prêts pour le SGH. On va sortir le chapelet! L'Europe va l'être, le Japon et les États-Unis également. Nous serons malheureusement à la traîne. Il y a une volonté de la part des fonctionnaires, mais pas des politiques», estime Marc Baril.

## Des bombes roulatantes

À l'heure actuelle, les autorités canadiennes ont dans leur collimateur plusieurs autres bêtes noires liées à la gestion des matières dangereuses. L'une d'entre elles, et non la moindre, prend la forme des

nombreux camions-citernes qui sillonnent les routes au quotidien. La majorité des marchandises dangereuses sont véhiculées ainsi, alors qu'il n'existe aucune donnée précise sur la nature de ces matières, les itinéraires empruntés et les caractéristiques des chargements. «L'industrie du camionnage au Québec, c'est encore un peu le "Far West". Elle n'a pas encore développé une culture de sécurité», commente Denis Leroux, professeur en systèmes d'information géographique et transports à l'Université de Québec à Trois-Rivières.

Bon an mal an, quelque 180 accidents impliquant des matières dangereuses ont lieu au Québec. La moitié d'entre eux mettent en cause un camion-citerne. Si la vitesse est souvent à l'origine de ces incidents, la négociation des virages peut parfois se révéler hasardeuse. Dans une courbe, une matière liquide transportée dans une citerne, par exemple, peut faire déplacer le centre de gravité et faire basculer le camion.

Préoccupé par cette situation, le ministère des Transports du Québec a voulu prévenir les manœuvres périlleuses des camionneurs en créant une nouvelle disposition réglementaire dont est particulièrement fier Raynald Boies. «Depuis le 15 août 2006, tout camion-citerne qui transporte des matières dangereuses doit être muni d'un appareil surveillant le comportement du conducteur ou d'un système électronique de stabilisation dynamique du véhicule. Un limiteur de vitesse — à 100 km/h — doit par ailleurs être installé sur les véhicules assemblés avant le 15 août 2006.»

Un contrôle routier plus sévère devrait aussi être privilégié, selon Denis Leroux. «Un grand nombre de camions sont en mauvais état. Plusieurs conducteurs passent dans le tunnel Louis-Hippolyte-Laflamme, alors que c'est interdit», remarque-t-il. Le nombre d'accidents demeure toutefois peu élevé en regard de la conduite «cow-boy» de certains camionneurs et des décisions risquées de quelques entrepreneurs. «Pour le moment, on est relativement chanceux», juge Denis Leroux.

Le Devoir