



# PACTE D'ENGAGEMENT EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DURABLE DANS LE SECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS

DATE

Entre les soussignés,

**Le Maître d'ouvrage,**  
représenté par Claude RIBOULET, Président du Conseil départemental de l'Allier

Et,

**La Fédération Régionale des Travaux Publics (FRTP Auvergne-Rhône-Alpes)**  
Représentée par son Président, Pierre BERGER, dûment habilité à l'effet de pouvoir signer cette convention,

**Routes de France Auvergne Rhône-Alpes**  
Représenté par son Président, Thierry MOREL

Il a été convenu ce qui suit :

---

## Préambule

---

La France est engagée, depuis une dizaine d'années, dans la mise en œuvre d'une stratégie ambitieuse en matière de développement durable. Cette stratégie passe notamment par une lutte contre le changement climatique, la préservation de la biodiversité et des milieux naturels, la prévention des risques pour l'environnement et la santé tout en favorisant la promotion de modes de développements écologiques favorables à la compétitivité et à l'emploi.

Dans le secteur des transports, de nouveaux équilibres sont à trouver entre les différents modes d'échanges. Les aspirations de nos concitoyens et des territoires pour une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux ne diminuent en effet pas leurs exigences en matière de mobilité et d'intermodalité. Qu'il s'agisse de la création de nouveaux services de transport avec leurs infrastructures, leur exploitation, ou de l'optimisation des services et des réseaux existants, de la généralisation des offres intermodales, tout doit donc être repensé pour que la mobilité durable devienne très vite une réalité.

Le secteur routier a beaucoup œuvré pour améliorer les conditions d'une meilleure acceptabilité sociale et environnementale. Ce secteur doit continuer sa mutation en tant que premier mode de transport de biens et de personnes.

Les entreprises de Travaux Publics qui assurent la construction, l'aménagement, et l'entretien des infrastructures routières et des voiries urbaines sont prêtes à relever ce défi avec l'ensemble de leurs donneurs d'ordre.

Sous l'égide de leurs organisations professionnelles, les entreprises de Travaux Publics souhaitent poursuivre la coopération engagée avec les acteurs publics nationaux et locaux.

Le **Département de l'Allier** s'est engagé depuis de nombreuses années pour mettre en œuvre des techniques plus respectueuses de l'environnement. Ces engagements figurent à la fois dans le schéma directeur des infrastructures de mobilité mais aussi dans le plan de sobriété.

La **Fédération Régionale des Travaux Publics d'Auvergne-Rhône-Alpes (FRTP AURA)** représente 1476 sièges d'entreprise, pour 39 100 emplois dans la région, spécialisées dans les travaux routiers, le terrassement, les travaux d'installation de réseaux électriques ou de canalisations, ainsi que le génie civil. Le chiffre d'affaires régional du secteur s'élève à 6,2 milliards d'euros en 2021, soit 13,4% du CA national, ce qui le positionne en seconde place au niveau national. La majorité des entreprises ont entre 13 et 50 salariés, même si plusieurs ETI ou grands groupes sont présents sur le territoire.

**Routes de France** est un syndicat de spécialité adhérent à la FRTP AURA qui s'occupe de l'activité routière, ce qui correspond à 30% de l'activité des TP dans la région. Il compte 197 entreprises adhérentes en AURA et représente 7857 salariés (emplois directs).

## Table des matières

Engagements des signataires .....	4
Engagements globaux .....	4
<b>Rappels des objectifs du pacte d'engagement national</b> .....	4
Les enjeux du territoire .....	5
Synthèse des engagements .....	5
Déclinaison locale des engagements .....	8
<b>I. Infrastructures et transitions climatiques / écologiques</b> .....	8
➤ Ouvrir les marchés aux variantes environnementales .....	8
➤ Augmenter l'usage des enrobés tièdes, semi-tièdes et à froid .....	8
➤ Augmenter la part des enrobés recyclés.....	9
➤ Intégrer des matériaux externes au chantier.....	9
➤ Limiter l'utilisation de ressources .....	11
➤ Prendre en compte la performance environnementale .....	11
➤ Améliorer les bonnes pratiques et les adapter aux enjeux environnementaux du chantier .	12
<b>II. Infrastructures et transition numérique</b> .....	12
➤ Diagnostiquer le réseau.....	13
<b>III. Infrastructures et transition sociétale</b> .....	13
➤ Améliorer la sécurité routière, la sécurité des personnels, des usagers et des riverains .....	13
➤ Développer la mobilité durable .....	14
➤ Participer au développement de la recherche et à la diffusion de l'innovation.....	14
<b>Procédure de suivi de l'évaluation des engagements</b> .....	16

---

## Engagements des signataires

---

Concevoir, construire, aménager et entretenir des infrastructures performantes sur le plan économique, responsables sur le plan social et respectueuses de l'environnement est un défi que relèvent les entreprises de travaux publics.

Les entreprises de travaux publics et le Conseil Départemental de l'Allier doivent répondre aux enjeux du réchauffement climatique ou à la raréfaction des ressources non renouvelables en proposant des solutions concrètes, innovantes, économiquement acceptables et conformes aux objectifs de développement durable.

---

## Engagements globaux

---

### **Rappels des objectifs du pacte d'engagement national**

Dans leur champ de compétence, les signataires du pacte d'engagement national se sont engagés à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour appliquer les engagements fixés dans le pacte national des acteurs des infrastructures de mobilité porté par l'IDRRIM<sup>1</sup>.

Contexte :

*Le pacte d'engagement national des acteurs des infrastructures de mobilité a été élaboré par l'IDRRIM en y associant l'ensemble de ses membres, entre septembre 2019 et juin 2020. Les phases successives de cette démarche ont reposé sur le Comité scientifique et technique de l'IDRRIM présidé par M. Jacques Tavernier. Le document final, approuvé par l'Assemblée générale de l'IDRRIM le 26 mai 2020, a été proposé à la signature des acteurs concernés au cours de l'été 2020.*

C'est dans ce même esprit que le présent pacte d'engagement est établi à l'échelle du Département de l'Allier, avec ses acteurs locaux. Les grands axes des engagements nationaux sont transposables pour le pacte d'engagement du Département de l'Allier :

- I. Infrastructures et transitions climatiques et écologiques**
- II. Infrastructures et transition numérique**
- III. Infrastructures et transition sociétale**

Est rajouté un quatrième axe considéré comme transversal :

- IV. Innovations**

<sup>1</sup> Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité

## Les enjeux du territoire

Le Département de l'Allier est riche d'une population de 330 000 habitants et profite d'une position privilégiée aux portes du Massif Central. L'Allier est atypique de par sa structuration autour de trois agglomérations Moulins, Montluçon et Vichy et riche de paysages variés :

- Le Bocage bourbonnais, au centre et à l'ouest ;
- La forêt de Tronçais à l'ouest ;
- La Combraille, au sud du bocage ;
- Le Val d'Allier, au centre ;
- La Sologne bourbonnaise, à l'est ;
- La Montagne bourbonnaise, au sud est ;
- La Limagne et la Forterre, au sud.

Ces paysages emblématiques de l'Allier regorgent de petits châteaux et belles demeures lui conférant un patrimoine architectural et bâti d'une diversité exceptionnelle.

Le Département de l'Allier s'est engagé ces dernières années pour renforcer son attractivité en s'appuyant sur ses richesses tout en préservant ses milieux naturels et en protégeant ses paysages. Le département souhaite aujourd'hui aller plus loin en s'engageant à travers ce pacte en faveur du développement durable dans le secteur des travaux publics.

## Synthèse des engagements

Au travers de ce pacte, les signataires s'engagent à être force de propositions dans les missions et les projets qu'ils réalisent pour être acteurs des transitions **climatiques et écologiques, numérique et sociales**. Les signataires s'engagent donc à réduire l'empreinte carbone et les impacts environnementaux des infrastructures, à adopter durablement des pratiques internes sobres en carbone et en ressources et à diminuer leurs propres émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

Forts de leur mobilisation, les signataires s'engagent à :

### **Pour la FRTP AURA :**

Infrastructures et transformation écologique sont indissociables pour réussir la transition écologique et inclusive de la région. Les infrastructures jouent en effet un rôle majeur dans les transitions mentionnées ci-dessus. Les entreprises de Travaux Publics se placent donc en première ligne dans l'atténuation et l'adaptation face au changement climatique. Elles permettent de mettre en œuvre la transition écologique du territoire par :

- La **Réduction** ou l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre (GES) grâce à des infrastructures permettant des usages bas carbone (*mobilité bas-carbone, production d'énergies décarbonées...*)
- La **Résilience** grâce à des infrastructures permettant d'adapter les territoires au changement climatique et aux aléas climatiques (*lutte contre les inondations, anticipation des sécheresses, stabilisation des sols...*)
- La **Restauration** avec des infrastructures qui permettent une reconquête écologique des territoires (*dés artificialisation, création des puits carbone...*)

La transformation écologique appelle donc un changement de pratiques afin de :

- Développer les mobilités bas-carbone
- Préserver les ressources en eau
- Développer les énergies renouvelables
- Accélérer la transition numérique
- Renforcer la résilience des territoires
- Aménager les territoires
- Garantir l'accès à l'eau et à l'énergie pour tous

Qu'il s'agisse de la mobilité, de l'énergie, de l'eau et de l'assainissement, des équipements de prévention ou de protection des territoires face aux risques naturels, les métiers des Travaux Publics contribuent à rendre possible les mutations.

#### **Pour Routes de France AURA :**

Le maillage routier français est l'un des plus denses en Europe (plus d'un million de kilomètres) et permet, par sa grande capillarité, de relier les territoires entre eux et de favoriser l'accès aux services dans de bonnes conditions. C'est aussi un patrimoine considérable. S'il fonctionne correctement, il est censé offrir l'infrastructure nécessaire pour satisfaire les besoins de ses nombreux usagers. Aujourd'hui, en France, 90% des transports de marchandises ou de personnes s'effectuent par la route. Les routes, elles, ont dessiné les villes. Elles sont également devenues les supports de pratiquement toutes les mobilités et mutent progressivement en lieux de partage, de services et même de vie dans un certain nombre d'espaces urbains.

Routes et Rues que l'on présente le plus souvent comme le principal vecteur des échanges des hommes et des biens constituent, en réalité, et depuis longtemps, le socle du Premier Réseau Social.

La F RTP Auvergne-Rhône-Alpes et Routes de France Auvergne-Rhône-Alpes agissent :

- En direction des collectivités, principaux maîtres d'ouvrages de travaux publics, pour promouvoir les innovations et solutions techniques contribuant à la réduction de l'empreinte carbone et des impacts environnementaux des chantiers.
- En direction des pouvoirs publics pour qu'ils soutiennent l'investissement dans les transformations écologiques et numériques des infrastructures et des réseaux.
- Auprès des entreprises adhérentes, pour accompagner la mise en œuvre concrète de la transition écologique et énergétique et diffuser les évolutions et innovations de l'organisation des chantiers, des équipements et engins, des produits et matériaux.

#### **Pour Le Département de l'Allier :**

A travers son schéma directeur des infrastructures de mobilité, le département de l'Allier s'est engagé à poursuivre quatre objectifs stratégiques :

- Garantir l'attractivité du territoire
- Améliorer la sécurité routière
- Offrir des solutions de mobilité douce et développer l'intermodalité
- Garantir le respect de l'environnement

Le réseau routier de l'Allier se compose de 5280km de routes et 1740 ouvrages d'art. Ce réseau est classé en fonction de son importance de la manière suivante :

- Les grandes liaisons (GL)

Il s'agit des routes principales assurant des liaisons interdépartementales stratégiques qui permettent de relier les pôles de l'Allier entre eux et vers d'autres régions. Les pôles pris en compte sont les pôles économiques ou générateurs de trafic. Les chaussées ont une largeur d'au moins 6,50 mètres et supportent un trafic de plus de 1 500 véhicules/ jour. Le réseau classé GL représente 558 km.

- Les liaisons départementales (LD)

Il s'agit des routes structurantes du territoire départemental qui permettent de relier les pôles présentant des enjeux significatifs. Les chaussées ont une largeur d'au moins 5,50 mètres et supportent un trafic de plus de 1 000 véhicules/ jour. Le réseau classé LD représente 1132 km.

- Les dessertes principales de bourg (DP)

Il s'agit des routes assurant la desserte principale des bourgs ou justifiant d'un intérêt local équivalent. Les chaussées ont une largeur comprise entre 5,20 mètres et 5,50 mètres et supportent un trafic compris entre 500 et 1 000 véhicules/ jour. Le réseau classé DP représente 1114 km.

- Les dessertes locales (DL)

Il s'agit du reste du réseau qui présente un intérêt local. Les chaussées ont une largeur inférieure à 5,20 mètres et supportent un trafic inférieur à 500 véhicules/jour. Le réseau classé DL représente 2 476 km.

Ces dernières années, le Département s'est engagé pour expérimenter et développer des techniques routières innovantes permettant de limiter l'apport de matériaux neufs et de limiter les émissions de CO2. A travers ce pacte le département souhaite pouvoir développer ses actions en la matière.

---

## Déclinaison locale des engagements

---

Ces précisions étant apportées, les signataires s'engagent sur les objectifs généraux suivants :

### I. Infrastructures et transitions climatiques / écologiques

L'enjeu du changement climatique demande une réponse forte et un engagement de tous les secteurs d'activité pour atteindre les objectifs ambitieux fixés par l'Accord de Paris et les pouvoirs publics. Au cœur des projets d'aménagement des territoires, supports de nombreux usages et services, les infrastructures doivent être adaptées pour tenir compte des enjeux environnementaux et apporter leur contribution à la lutte contre le changement climatique, que ce soit dans leur conception, leur entretien mais également dans leur usage.

Les signataires s'engagent à réduire l'empreinte environnementale des infrastructures en évitant ou réduisant les impacts (matériaux faiblement émissifs, techniques et engins à moindre impact environnemental (énergie, CO2, bruit...)). Cet engagement, qui porte sur la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures, devra s'accompagner de la mise en place d'une dynamique d'économie circulaire des ressources naturelles permettant d'atteindre les objectifs de recyclage de l'ensemble des produits de déconstruction générés annuellement, à l'échelle nationale et régionale.

En réponse à ces enjeux, les signataires s'engagent à :

#### ➤ Ouvrir les marchés aux variantes environnementales

Afin d'encourager les candidats à ses marchés publics à mettre en œuvre de bonnes pratiques et à proposer des solutions répondant aux engagements ci-dessus, le département de l'Allier s'engage à utiliser les différents outils offerts par la commande publique, que ce soit en matière de critères de développement durable, de variantes ou d'options et d'ouverture de ses marchés à l'innovation.

*Indicateur* : % d'AO ouvert aux variantes = Nb d'AO ouverts aux variantes / Nb AO total

*Cible* : 100% des appels d'offres hors marché à bon de commande et ouvrage d'art.

#### ➤ Augmenter l'usage des enrobés tièdes, semi-tièdes et à froid

En termes de technique routière, les entreprises s'engagent à valoriser et proposer au maître d'ouvrage autant que possible des techniques tièdes, semi-tièdes, à froid qui sont moins consommatrices d'énergie et plus préservatrices de l'environnement que les techniques à chaud, le département s'engageant à étudier les propositions des entreprises.

Le Département de l'Allier s'engage quant à lui à promouvoir le recours aux enrobés à basse température dans ses procédures de consultation, et se laisse la possibilité d'ouvrir celles-ci aux variantes techniques routières à froid.

*Indicateur* : Afin de suivre les évolutions, les indicateurs de suivi qui devront être mis en place sont les suivants :

- Quantité totale d'enrobés (y compris à froid) mise en œuvre
- % enrobés tièdes et semis tièdes = Quantité d'enrobé tiède et semis tièdes / quantité d'enrobé mis en œuvre
- % enrobés à froid = Quantité d'enrobé à froid / quantité d'enrobé mis en œuvre

**Cible** : 50% d'enrobés tièdes et 30% de techniques à froid

Contexte :

Sont considérées les définitions suivantes :

- Les enrobés tièdes sont des enrobés produits avec 30°C en moins que la température maximale acceptable, tout en étant supérieure à 100°C,
- Les enrobés semi-tièdes sont produits à des températures entre 85°C et 100°C,
- Les enrobés froids et techniques d'entretien sont à base d'émulsion de bitume.

Au niveau national 17.7 % des enrobés produits sont des enrobés tièdes et semi-tièdes et 6% sont des enrobés à émulsion (2021 - Bilan Environnemental 2021, Routes de France).

➤ **Augmenter la part des enrobés recyclés**

Lorsque le chantier s'y prête, le maître d'ouvrage s'engage dans ses marchés à prévoir une distinction, s'agissant de la déconstruction entre les matériaux « blancs » et « noirs » avec un objectif de retour aux enrobés de 100 % des fraisâts (sauf présence d'amiante ou de HAP) et si possible en séparant les couches de roulement et les couches de base des fondations dans un but de réutilisation adéquat.

Les entreprises s'engagent à ne pas mélanger leur stock de fraisât, à les identifier et à assurer une traçabilité permettant la meilleure utilisation possible. Les entreprises de construction routière s'engagent à passer d'un pourcentage de recyclage moyen des matériaux bitumineux issus de la déconstruction routière sur les centrales, de 10 % aujourd'hui à 30 % en 2025.

Pour les couches de roulement, ce pourcentage sera soumis au stade de la formulation pour validation au maître d'ouvrage.

Le département de l'Allier s'engage quant à lui à augmenter la part des recyclés dans les enrobés mis en œuvre.

**Indicateur** : % enrobés recyclés = Quantité de recyclés / quantité d'enrobés mis en œuvre

**Cible** : 30%

Contexte :

En 2021, le taux moyen de réintroduction d'agrégats d'enrobés dans les enrobés bitumineux hors enrobés à l'émulsion est de 19.9%. (2021 - Bilan Environnemental 2021, Routes de France).

➤ **Intégrer des matériaux externes au chantier**

La gestion de la fin de vie des matériaux de déconstruction est indispensable pour limiter l'impact des infrastructures. La hiérarchie des modes de traitement est un ordre de priorité défini au niveau européen pour la gestion des déchets. Quand un déchet n'a pas pu être évité, la personne chargée de la gestion du déchet doit privilégier, dans l'ordre :

- Le réemploi
- La réutilisation
- Le recyclage,
- Toute autre valorisation
- L'élimination

Cette hiérarchie des modes de traitement a pour but d'encourager la valorisation des déchets et donc de diminuer l'utilisation de matières premières vierges. Elle est un des piliers de la réglementation relative aux déchets. Elle permet également de minimiser le stockage ultime.

Les signataires s'engagent donc à œuvrer pour favoriser la réutilisation et le recyclage des déchets de construction. L'apport de matériaux externes revalorisés issus du BTP doit être intégré dans les marchés et accepté par le maître d'œuvre. Le Département de l'Allier s'engage à promouvoir systématiquement le recours à ces matériaux, dans la mesure où ils répondent aux performances requises.

*Indicateur : % réemploi externe + recyclage = Quantité de matériaux provenant d'une plateforme / matériaux utilisés*

*Cible : 10% en 2028*

Contexte :

*Les définitions suivantes sont considérées :*

- *Réemploi = Toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui ne sont pas des déchets sont utilisés de nouveau pour un usage identique à celui pour lequel ils avaient été conçus<sup>2</sup>. Pour les Travaux publics, il s'agit donc du réemploi direct sur chantier des matériaux extraits de ce même chantier.*
- *Réutilisation = toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui sont devenus des déchets sont utilisés de nouveau. Sur les chantiers, il s'agit de réutilisation directe sur un autre chantier qui en a l'usage.*
- *Recyclage = toute opération de valorisation par laquelle les déchets, y compris les déchets organiques, sont retraités en substances, matières ou produits aux fins de leur fonction initiale ou à d'autres fins. Les opérations de valorisation énergétique des déchets, celles relatives à la conversion des déchets en combustible et les opérations de remblaiement ne peuvent pas être qualifiées d'opération de recyclage.*
- *Valorisation = toute opération dont le résultat principal est que des déchets servent à des fins utiles en substitution à d'autres substances, matières ou produits qui auraient été utilisés à une fin particulière, ou que des déchets soient préparés pour être utilisés à cette fin, y compris par le producteur de déchets.*

Dans la même logique, les déchets ou coproduits d'autres acteurs du territoire peuvent devenir matières premières dans le secteur d'activité qui nous concerne. Ce principe s'intègre dans l'écologie industrielle et territoriale et est un pilier de l'économie circulaire. En effet, on peut considérer que chacun peut réduire son impact environnemental en essayant d'optimiser et/ou de valoriser les flux qu'il emploie et qu'il génère en identifiant et développant les synergies industrielles.

Les signataires s'engagent à œuvrer pour développer ces synergies au niveau du territoire. L'apport de matériaux externes revalorisés issus d'autres secteurs doit être intégré dans les marchés et accepté

<sup>2</sup> Article L. 541-1-1 du code de l'environnement

par le maître d'œuvre. Le Département de l'Allier s'engage à promouvoir systématiquement le recours à ces matériaux, dans la mesure où ils répondent aux performances requises.

**Indicateur** : Tonnes de déchets externes à la filière utilisées sur chantier

**Cible** : Réaliser un bilan chiffré chaque année

Contexte :

Les déchets pouvant être valorisés sont :

- Les mâchefers : ces sous-produits des usines d'incinération des ordures ménagères peuvent être utilisés en sous-couches routières de forme, de fondation ou de base, remblais compactés
- Les laitiers d'aciéries : ils peuvent être utilisés en travaux de terrassement (remblais, merlons de protection phonique, ...), pour la fabrication de graves non traitées pour la réalisation de couches de forme, ou encore comme enrochement pour la construction de digues).

### ➤ Limiter l'utilisation de ressources

Afin de limiter l'utilisation de ressources naturelles non renouvelables, les entreprises peuvent proposer des techniques de traitements des sols. Le Département de l'Allier s'engage à promouvoir le recours à cette technique.

**Indicateur** : nombre de chantiers intégrant des traitements de sols à la chaux ou au liant hydraulique pour diminuer l'épaisseur des chaussées

**Cible** : Un chantier par an

Contexte :

Traitement aux liants hydrauliques = traitement qui a pour but de rendre utilisable un sol qui ne présente pas les caractéristiques recherchées pour supporter une assise de chaussée, de parking ou de plate-forme. Le traitement peut être réalisé dans une centrale de malaxage ou en place. Cette technique, relativement consommatrice en CO2, permet cependant d'importantes économies d'énergie globale, par la réduction des matériaux à transporter et des matériaux à évacuer. Elle conduit à une diminution des impacts indirects, des gênes à l'usager et aux riverains, ainsi qu'à une diminution sur le trafic routier. La réutilisation des matériaux en place préserve l'exploitation des gisements de granulats (carrières, ...), ressources naturelles non renouvelables.

### ➤ Prendre en compte la performance environnementale

Afin de s'assurer que la performance environnementale soit considérée lors des chantiers, l'Organisation Professionnelle dispose d'un outil de mesures de l'impact des activités de Travaux Publics (SEVE). Cet outil d'écoconception prend en compte l'énergie consommée, les émissions de gaz à effet de serre et la préservation de la ressource naturelle.

Dans ses procédures de consultation, le Département s'engage à mettre en place dans ses analyses un critère environnemental dont la pondération sera à minima de 20% de la note technique.

**Indicateur** : Nombre de chantiers avec utilisation d'un éco comparateur (ex : SEVE)

**Cible** : 25% à l'horizon 2028

#### Contexte :

*Le logiciel SEVE est un éco-comparateur qui permet d'évaluer l'impact environnemental des phases de construction ou d'entretien dans le domaine des infrastructures routières, voiries urbaines, assainissement et terrassements. SEVE a été développé pour répondre aux besoins de l'ensemble des acteurs de l'acte de concevoir, de construire ou d'entretenir les infrastructures de mobilité. Il s'agissait d'un des objectifs de la convention d'engagement volontaire de 2009. Le principe fondamental de l'outil est de mettre à disposition une base de données et une méthodologie de calcul communes à l'ensemble des utilisateurs de manière à apporter un cadre objectif à la comparaison de l'empreinte environnementale des réponses aux projets soumis par les entreprises. En 2021, 2041 projets ont utilisé SEVE (2021 – Bilan Environnemental 2021, Routes de France).*

#### ➤ **Améliorer les bonnes pratiques et les adapter aux enjeux environnementaux du chantier**

Pour limiter les impacts environnementaux et augmenter l'acceptabilité des chantiers, la diffusion des bonnes pratiques est essentielle. La profession dispose d'un outil veillant à adapter les chantiers aux enjeux environnementaux définis en amont du chantier : ECOSYS TP.

Le département de l'Allier s'engage à œuvrer à la mise en place de bonnes pratiques sur les chantiers dont il est le maître d'ouvrage. Il s'engage à prendre en compte ces éléments dès l'appel d'offre, en définissant les enjeux environnementaux en amont du chantier. Il doit également, en collaboration avec la maîtrise d'œuvre et les entreprises exécutantes, effectuer un suivi des actions mises en place durant le chantier.

Les entreprises des travaux publics s'engagent à respecter les actions définies en amont du chantier en collaboration avec la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage.

***Indicateur :** Nombre de chantiers incluant des bonnes pratiques (ex : ECOSYS TP)*

***Cible :** 100% à l'horizon 2028*

#### Contexte :

*ECOSYS TP est une grille d'évaluation qui permet d'intégrer les enjeux environnementaux en amont du chantier en fonction de la réalité du terrain dès la rédaction des AO par les maîtres d'ouvrage, ou par les entreprises dès la réponse aux appels d'offres. 8 thématiques sont proposées : gestion des déchets dangereux et non dangereux, gestion des inertes, bruit et vibration, gestion de l'eau, qualité de l'air, transport et circulation, information riverains et usagers, biodiversité<sup>3</sup>.*

## **II. Infrastructures et transition numérique**

De multiples transitions bousculent et transforment la société, dont le développement du numérique qui réinterroge et bouleverse les pratiques professionnelles et les métiers. Le numérique, par les usages et les nouveaux services qu'il rend désormais possibles, est au cœur d'un vaste mouvement de transformation de notre économie, de redéfinition des espaces publics et privés et de réinvention du lien social. En plus de constituer une opportunité de croissance économique en ouvrant de nouveaux champs de développement et d'innovation, le numérique est une révolution pour la société.

Supports d'une mobilité amenée à devenir de plus en plus connectée et structurante avec le progrès de la couverture numérique, les infrastructures physiques s'inscrivent dans la mutation numérique de

<sup>3</sup> [https://www.frtpaura.fr/sites/aura/files/content/actualites/210226\\_plaquette\\_ecosys\\_tp.pdf](https://www.frtpaura.fr/sites/aura/files/content/actualites/210226_plaquette_ecosys_tp.pdf)

notre société. Cette transition numérique offre également des opportunités pour améliorer le suivi et l'évolution des infrastructures par le développement des capteurs et de l'instrumentation.

Contexte :

*Depuis 2012, de nombreux efforts ont été menés au niveau national et local pour relever le défi de la croissance par le numérique avec notamment le plan France Très Haut Débit, les douze plans numériques dans le cadre de la Nouvelle France Industrielle, la mission French Tech, ... L'adoption en 2016 de la loi pour une république numérique a consacré cet objectif de transformer la France en tirant parti des technologies numériques et des équipements associés (géolocalisation, web, smartphones, ...).*

En réponse à cette transition, les signataires s'engagent à :

➤ **Diagnostiquer le réseau**

La transition numérique offre de nouveaux outils qui améliorent la gestion des réseaux. Le département de l'Allier s'engage à mettre en place des méthodes et outils permettant d'évaluer et suivre l'état du réseau, détecter les sections posant problème, établir le diagnostic et programmer les travaux.

Les réseaux considérés dans cet engagement sont le réseau routier et les ouvrages d'art.

Indicateur : % de linéaire de réseau ou du nombre d'ouvrage d'art ausculté / an

Cible : Un tiers des ouvrages d'art par an ; 20% du réseau structurant par an

### **III. Infrastructures et transition sociétale**

Les attentes de la société civile en matière de participation citoyenne – qui s'expriment de manière différente selon qu'on soit usager d'un service, riverain d'une infrastructure, contribuable, professionnel, représentant d'une association, ... – demandent un réexamen des méthodes de conduite de projets d'aménagement de l'espace public et de gestion des infrastructures, pour une meilleure association des citoyens. La prise en compte des transitions que vit notre société réinterroge les pratiques et les conduites des politiques publiques d'aménagement ou de gestion des infrastructures.

En réponse à cette transition, les acteurs des infrastructures de mobilité s'engagent à :

➤ **Améliorer la sécurité routière, la sécurité des personnels, des usagers et des riverains**

Les signataires s'engagent à rendre les infrastructures et les chantiers plus sûrs, et s'inscrire dans les politiques nationales de prévention de l'accidentalité routière et de réduction des risques sur les chantiers. Les choix techniques réalisés pour répondre aux transitions actuelles doivent toujours se faire dans un objectif de prévention des risques des agents intervenants, et de réduire l'accidentologie sur les chantiers.

Le Département de l'Allier privilégiera, quand cela sera possible, la fermeture des routes lors de la réalisation des chantiers.

Lorsque la fermeture des routes s'avère impossible, les signataires conviennent d'engager un effort particulier sur les conditions de réalisation des chantiers sous circulation. Ils souhaitent amplifier les

actions menées en matière de conduite apaisée et d'éco conduite.

Les signataires entendent par ailleurs renforcer le champ de la coopération technique dans le domaine de l'exploitation de la route, de la gestion des flux, de la télématique routière et de la maintenance des réseaux routiers au service de la sécurité routière.

La politique routière du Département vise à l'amélioration permanente de la sécurité routière.

*Indicateur : % chantiers avec autorisation d'arrêt de circulation (route barrée) = Nombre de chantiers routiers réalisés en routes fermées / nombre total de chantiers routiers*

*Cible : 60% à l'horizon 2028*

### ➤ Développer la mobilité durable

Le concept de « mobilité durable » implique l'arrivée de nouvelles énergies. Ce mouvement découle directement des sommets internationaux « COP », nés de la convention des Nations unies sur les changements climatiques. Pour limiter le réchauffement de la planète à 2 degrés et faire baisser les émissions polluantes, les pouvoirs publics font évoluer les réglementations. Les mobilités doivent donc régulièrement se réinventer pour s'adapter. C'est le cas par exemple avec la politique actuelle de nombreuses villes, qui souhaitent bannir les véhicules diesel de leur centre. Des alternatives doivent donc être proposées. Le « mix énergétique » propose plusieurs énergies, plusieurs possibilités selon l'usage qui est fait (longueur des trajets, etc.). L'essor des nouvelles énergies passe par le développement des réseaux et par la mise en place de nouveaux services et des moyens facilitant la mobilité. Les signataires s'engagent à participer au développement d'une mobilité décarbonée et donc au maillage du territoire en points de recharges, voire d'alimentation dynamique, pour les véhicules à motorisation alternative.

Les sous actions sont les suivantes :

- **Développer l'électrique**

*Indicateur : Nombre de bornes électriques déployées*

*Cible : 5 bornes et 5 véhicules par an*

- **Développer le biogaz**

*Indicateur : Expérimentation sur un fourgon*

*Cible : Une expérimentation*

- **Développer l'hydrogène**

*Indicateur : Nombre de véhicules à hydrogène déployés*

*Cible : Le département est attentif aux expérimentations possibles sur le territoire*

## II) Innovations

### ➤ Participer au développement de la recherche et à la diffusion de l'innovation

Les ambitions en matière de développement durable ne pourront être atteintes sans disposer de nouveaux outils, méthodes et méthodologies préparant les ruptures technologiques de demain.

Les entreprises des Travaux Publics s'engagent à proposer des techniques innovantes, comme par exemple dans les domaines suivants :

---

## Procédure de suivi de l'évaluation des engagements

---

La présente convention est signée pour une durée de 5 ans. Elle pourra faire l'objet d'aménagements ou d'amendements à la demande des signataires.

Un comité de suivi composé de représentants de chaque signataire établira, chaque année, un bilan visant à contrôler l'avancement des différentes démarches et à apporter d'éventuelles mesures d'ajustement.

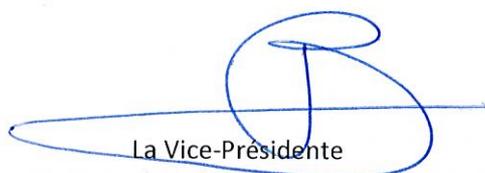
Fait à Moulins, le 18 JUIL. 2023

En trois exemplaires originaux.

**Pour le Conseil départemental  
de l'Allier,**

**Pour la Fédération Régionale  
des Travaux Publics AURA**

**Pour Routes de France  
Auvergne-Rhône-Alpes**



La Vice-Présidente  
chargée des  
infrastructures de  
mobilité, des bâtiments  
et des projets de  
développements  
Véronique POUZADOUX

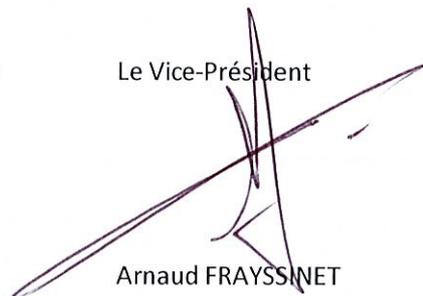
Le Vice-Président délégué à  
l'Auvergne

Cédric BRANDELY



Le Vice-Président

Arnaud FRAYSSINET



- Lutte contre les îlots de chaleurs avec, par exemple, la mise en place d'enrobés de couleur « claire ».
- Infrastructures intelligentes,
- Infrastructures génératrices d'énergie,
- Sécurité routière...

Le Département de l'Allier s'engage à renforcer sa politique d'innovation, à assurer des expérimentations sur chantiers, à actualiser les spécifications techniques en participant activement à la vie du réseau scientifique et technique.

*Indicateur : Nombre de chantiers qui proposent une innovation (Lutte contre les îlots de chaleur, route génératrice d'énergie, route auto chauffante et déverglaçante...) + description de ces innovations*

*Cible : Mise en œuvre d'une technique innovante par an*