

# CHARTRE D'ENGAGEMENT DES ACTEURS DES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ EN FAVEUR DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE

## Préambule

Les infrastructures de mobilité jouent un rôle majeur dans la vie économique et sociale de notre pays. Elles l'ont particulièrement montré, pendant la crise du Covid-19, dans la continuité des services à la population, et le maintien des échanges et de l'activité économique, notamment dans l'organisation des chaînes logistiques. Maintenir un bon niveau de service pour les transports et déplacements est donc un enjeu crucial. Cependant, si les infrastructures sont bonnes en elles-mêmes, encore faut-il que leur aménagement et leur gestion respectent les impératifs de développement durable.

En 2009, les acteurs des infrastructures de mobilité ont signé une Convention d'Engagement Volontaire, déclinée dans 57 départements, autour d'un ensemble d'objectifs opérationnels en faveur du développement durable. Dix ans après, au regard des résultats positifs obtenus, les nouveaux enjeux auxquels notre société doit faire face appellent à un nouvel engagement collectif.

En effet, la prise en compte des transitions (climatiques, écologiques, numériques) que vit notre société réinterroge les pratiques et les conduites des politiques publiques d'aménagement ou de gestion des infrastructures, sur le besoin d'une plus grande et d'une meilleure participation de la société civile.

Ces transitions conduisent les acteurs des infrastructures à s'engager ensemble dans la concrétisation d'un nouvel engagement collectif, autour d'objectifs de travail communs et partagés, avec la volonté d'impliquer tous les territoires.

Cette charte d'engagement à l'horizon 2030, doit permettre de porter une vision commune de l'avenir des infrastructures de mobilité et d'apporter des réponses, concrètes et soutenables pour les gestionnaires, aux enjeux posés par les transitions que connaît notre société.

Elle vient également confirmer la conviction que ces réponses ne pourront se construire qu'avec l'implication de l'ensemble des acteurs à collaborer durablement ensemble, dans le cadre d'un travail collectif et partenarial.

La **Fédération Régionale des Travaux Publics d'Auvergne-Rhône-Alpes (F RTP AURA)** représentent environ 1375 sièges d'entreprises et 40 000 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 milliards d'euros en 2019, soit 14% du CA national, ce qui le positionne en seconde place au niveau national. La majorité des entreprises ont entre 15 et 50 salariés, même si plusieurs ETI ou grands groupes sont présents sur le territoire.

**Route de France** est un syndicat de spécialité adhérent à la F RTP 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).

**Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement Centre-Est (Cerema Centre-Est)** est une des 10 directions territoriales du Cerema. Partenaire reconnu pour son expertise et son potentiel d'innovation et de recherche, elle accompagne les acteurs du territoire pour la réalisation de leurs projets dans les 6 domaines d'action du Cerema. Elle mène des activités d'expertise scientifique et technique allant de la recherche appliquée à des études d'assistance à maîtrise d'ouvrages, en passant par la réalisation de mesures et de contrôle, la participation à l'élaboration de productions

méthodologiques ou d'évaluations, la diffusion des connaissances et la mise au point de prototypes d'outils de mesures.

**La Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées (CCBPD)** est née le 1er janvier 2014 de la fusion de quatre communautés de communes : Beaujolais Saône Pierres Dorées, Mont d'Or Azergues, Pays du Bois d'Oingt et Beaujolais Val d'Azergues. Elle comporte aujourd'hui 32 communes rassemblant plus de 53 000 habitants (2019) sur une superficie de 242 km<sup>2</sup>. La CCBPD a la gestion de 22 zones d'activités et de 674 km de voirie.

**La Communauté de Communes des Monts du Lyonnais (CCMDL)**, classée territoire rural de moyenne montagne, bénéficie d'une situation privilégiée à environ une heure de Lyon, Saint-Étienne et Roanne. Elle est située en bordure Est du Massif Central et couvre principalement l'entité géographique des Monts du Lyonnais. Le territoire est traversé par la ligne de partage des eaux entre l'océan Atlantique et la mer Méditerranée. Née le 1er janvier 2017 de la fusion de trois communautés de communes, elle comporte aujourd'hui 32 communes (25 dans le Rhône et 7 dans la Loire). Elle a la gestion d'un peu plus de 900 km de voirie et d'une vingtaine de zones d'activités.

La CCMDL est reconnue Territoire à Énergie Positive (TEPOS) et Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV) par l'État.

**La communauté de de Communes des Vallons du Lyonnais (CCVL)** regroupe 8 communes et 31.000 habitants, sur un territoire de 106 km<sup>2</sup>. La CCVL a la gestion de 256 km de voiries et 30 ouvrages d'art, greffé sur un réseau de routes départementales assez dense, comportant un axe Nord-Sud majeur : la RD30 et la RD311. Le territoire de la CCVL présente un relief très marqué et des environnements tout à la fois urbain, péri-urbain et ruraux, amenant à une gestion adaptée des infrastructures en fonction de ces différents contextes et usages.

**La communauté de Communes Saône Beaujolais (CCSB)** située au Nord du Département du Rhône sur l'axe Paris - Lyon, comporte aujourd'hui 35 communes (45.000 habitants – 540km<sup>2</sup>) et gère 908 kms de voirie. Le territoire Saône-Beaujolais déploie une ambition environnementale très élevée, labellisé Territoire Engagé pour la Nature (TEN), « Capitale de la biodiversité », avec la volonté d'être un Territoire à Énergie Positive (TEPos) d'ici 2050 au plus, objectif qui tend à être ramené à 2035, avec un Plan Climat-Air-Énergie-Territorial (PCAET) adopté.

**La Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle (CCPA)** située aux portes de la Métropole de Lyon est composée de 17 communes pour une population d'environ 40 000 habitants. La CCPA a la gestion d'environ 300 kms de voies.

**La Communauté de Communes de la Vallée du Garon (CCVG)** regroupe cinq communes sur un territoire de 50km<sup>2</sup> et recouvre un bassin de vie de plus de 32 000 habitants. C'est un territoire d'équilibre et d'interface entre le rural à l'Ouest (les Monts du Lyonnais) et l'urbain à l'Est (La Métropole de Lyon). Elle bénéficie ainsi d'une situation géographique privilégiée où se développe un tissu économique très dynamique avec la présence de 3 000 entreprises tous secteurs confondus. La CCVG gère 200km de voirie.

**Vienne Condrieu agglomération (VCA)** est née le 1er janvier 2018, de la fusion entre la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois, et la Communauté de Communes de la Région de Condrieu, ainsi que de l'intégration de la commune de Meyssiez. Le territoire forme une agglomération de 30 communes, réparti sur les deux rives du Rhône et peuplé de 92000 habitants. L'agglomération gère environ 1000 km de voiries réparties sur une superficie de 419 km<sup>2</sup>.

Implanté sur les vestiges d'une prestigieuse capitale gallo-romaine, le long du méandre du fleuve Rhône, le territoire offre de forts potentiels de développement économique dans un environnement social et naturel préservé.

**La Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien (COR)**, a été créée en 2014 de la fusion de trois communautés de communes : Pays de Tarare, Haute vallée d'Azergues et Pays d'Amplepuis Thizy. Elle rayonne sur un territoire de 577 km<sup>2</sup> et les plus de 50 000 habitants qu'elle recense sont répartis sur 31 communes.

La COR gère 764 km de voirie d'intérêt communautaire et 28 zones d'activités.

**La Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL)** est née le 29 décembre 1993. Elle rassemblait à son origine 6 communes : Colombier Saugnieu, Genas, Jons, Pusignan, Saint Bonnet de Mure, saint Laurent de Mure. En 2013, deux nouvelles communes ont intégré la CCEL : Saint Pierre de Chandieu et Toussieu. Elle compte ainsi 8 communes, plus de 42 000 habitants sur une superficie de 140 km<sup>2</sup>. La CCEL assure la gestion de 360 km de voirie. Elle compte 18 zones d'activités. Elle a la particularité d'accueillir sur son territoire un aéroport international et une gare TGV.

**La Communauté de Communes du Pays de l'Ozon (CCPO)** est née le 26 novembre 1997. Elle rassemblait à son origine 5 communes : Communay, Ternay, Saint Symphorien d'Ozon, Sérézin du Rhône et Simandres. Le 15 décembre 2016, deux nouvelles communes ont intégré la CCPO : Chaponnay et Marennes. Elle compte ainsi 8 communes, plus de 26 700 habitants sur une superficie de 7 830 hectares. Elle se situe entre le Grand Lyon et Vienne Condrieu Agglomération, assure la gestion de 200 km de voirie, et compte 7 parcs d'activités avec une gare et un port.

**La Communauté de Communes du Pays Mornantais (COPAMO)** située à 15 km au sud-ouest de Lyon regroupe 11 communes pour plus de 29 000 habitants. Entre ville et campagne, à deux pas des grandes agglomérations rhônalpines, le Pays Mornantais bénéficie d'un cadre de vie exceptionnel. Au plus près de la nature, solidaire et débordant d'énergie, le Pays Mornantais cultive sa douceur de vivre et son esprit village(s).

Pour aménager, entretenir, soutenir, mais aussi animer ce territoire, la Communauté de Communes du Pays Mornantais agit en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux en matière de développement économique, de solidarité, de culture, de gestion des déplacements, de politique du logement, d'aménagement du territoire et de préservation de l'environnement.

Elle exerce sa compétence voirie sur environ 340 km de voirie d'intérêt communautaire en s'adaptant aux différentes typologies rencontrées : secteurs urbains, péri-urbains et ruraux.

**La Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône (CAVBS)**, située à 35 kilomètres au Nord de Lyon entre les monts du Beaujolais, la Saône et la plaine de l'Ain, compte 18 communes (Arnas, Blacé, Cogny, Denicé, Gleizé, Jassans-Riottier, Lacenas, Le Perréon, Limas, Montmelas-Saint-Sorlin, Rivolet, Saint-Cyr-le-Châtoux, Saint-Étienne-des-Oullières, Saint-Julien, Salles-Arbuissonnas-en-Beaujolais, Vaux-en-Beaujolais, Villefranche-sur-Saône, Ville-sur-Jarnioux) représentant 73 000 habitants environ. La ville de Villefranche-sur-Saône compte environ 36 000 habitants. La population se répartit ensuite sur les 4 communes périurbaines de Gleizé (7 496 habitants), Jassans-Riottier (6 346 habitants), Limas (4871 habitants) et Arnas (3897 habitants) et 13 communes plus rurales représentant 13 914 habitants. La CAVBS connaît un dynamisme économique avec 18 zones d'activités économiques (ZAE) réparties sur 8 communes pour une surface totale de plus de 500 hectares et près de 1 500 entreprises.

Le territoire périurbain et rural implique un usage de la voiture comme principal moyen de déplacement, avec un enjeu important de stationnement et de saturation dans les centres-bourgs. Le développement des transports en commun, des mobilités partagées (autopartage et covoiturage) et des mobilités douces.

**Le Département du Rhône** est constitué de 13 cantons et de 221 communes et sa population totale est égale à 447.000 habitants. Le linéaire du réseau routier départemental est égal à 2.873 km. Le trafic qu'il porte peut être faible (200 v/j) à dense (plus de 20.000 v/j). L'essentiel du réseau est constitué de routes bidirectionnelles.

À cet égard, les collectivités locales sont appelées à jouer un rôle de premier plan dans sa mise en œuvre, d'une part en application du principe « agir local » mais également en tant que principaux gestionnaires de réseau routier.

Ces principes sont inscrits dans le présent pacte d'engagement spécifique aux territoires du Département du Rhône : **la Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées, La Communauté de Communes des Monts du Lyonnais, la Communauté de de Communes des Vallons du Lyonnais, La Communauté de Communes Saône Beaujolais, la Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle, la Communauté de Communes de la Vallée du Garon, Vienne Condrieu agglomération, la Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien, la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais, la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon, la Communauté de Communes du Pays Mornantais, la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône et le Département du Rhône** accompagnés par le **CEREMA CENTRE EST, la Fédération Régionale des Travaux Publics d'Auvergne-Rhône-Alpes et Route de France** veulent s'engager dans cette démarche. Ainsi, les signataires de la présence charte confirment leur soutien aux principes énoncés dans le pacte d'engagement national des acteurs des infrastructures de mobilité.

# Article I. – Engagements globaux

## Objectifs du pacte d'engagement

Dans le cadre de l'exercice de la compétence voirie et de ses usages et dans une volonté de gestion patrimoniale, en tenant compte des enjeux de transition écologique, les signataires s'engagent à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour appliquer, à leur échelle, les engagements fixés dans cette charte des acteurs des infrastructures de mobilité dans le Rhône et son périmètre élargi. C'est dans cet esprit que la présente charte est établie.

Les engagements sont :

- A. Développer une infrastructure bas carbone et valoriser les pratiques vertueuses en matière de réalisation et d'entretien (chantiers bas carbone) ;
- B. Adapter les interventions sur les infrastructures en fonction de leur environnement ;
- C. Adapter les infrastructures au changement climatique ;
- D. Préparer les infrastructures aux nouveaux usages et concevoir des infrastructures adaptables aux diverses formes de mobilité dans le respect de la diversité des usages ;
- E. Partager les pratiques, mutualiser les expérimentations et se forger une culture commune ;
- F. Améliorer les conditions d'acceptabilité des infrastructures par les citoyens ;

La réalisation de ces engagements passe par un mode de travail partenarial et collaboratif qui soit pérenne et soumis à un suivi, une évaluation et des réorientations.

# Article II. – Déclinaison des engagements

## A. Développer une infrastructure bas carbone et valoriser les pratiques vertueuses en matière de réalisation et d'entretien (chantiers bas carbone)

Les collectivités doivent privilégier la mise en œuvre de revêtements de voirie faibles en émission de carbone ou des techniques sobres en énergie et matériaux. Les projets nouveaux sont élaborés de façon à limiter les volumes terrassés ou optimiser la balance déblais/remblais.

Le traitement de sol en place sera privilégié afin de préserver la ressource en matériaux d'extraction et supprimer tout l'impact carbone qui en découle sur la chaîne de mise en œuvre (extraction, traitement-criblage, transport, mise en œuvre, terrassements).

Elles adapteront les techniques employées au type de réseau et au trafic supporté pour favoriser les revêtements superficiels sur les réseaux secondaires (Enduits Superficiels, Matériaux Bitumineux Coulés à Froid, Renforcement Structurel de Chaussée) et le retraitement en place quand il est envisageable.

### ➤ Augmenter l'usage des enrobés 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. Ces techniques réduisent aussi l'impact sur la santé des travailleurs.

Les collectivités signataires s'engagent quant à elles à promouvoir le recours aux enrobés à basse température ou à émulsion dans ses procédures de consultation.

**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 à froid et tiède = Quantité d'enrobé froid et tiède / quantité d'enrobé mis en œuvre

**Cible** : après le premier bilan annuel, chaque collectivité affinera sa propre cible pour but d'atteindre collectivement un minimum de 30% d'ici 5ans.

Contexte :

Sont considérés les définitions suivantes :

Les enrobés tièdes sont des enrobés fabriqués avec 30°C en moins que la température maximale acceptable (180°C), tout en étant supérieure à 85°C,

Les enrobés froids et techniques d'entretien dont les graves émulsions, sont à base d'émulsion de bitume.

Au niveau national 11,9 % des enrobés produits sont des enrobés tièdes et 4,4% sont des enrobés à émulsion (2019 - Bilan Environnemental 2019, Route 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 80 % de fraisât (sauf présence d'amiante ou de HAP) et si possible en séparant les couches de roulement et les couches de fondation 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 à plus de 20% en 2028.

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

Les collectivités signataires s'engagent quant à elles à augmenter la part des recyclés dans les enrobés mis en œuvre.

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

**Cible** : 25% d'agrégats d'enrobés recyclés en 2028

Contexte :

En 2019, le taux moyen de réintroduction d'agrégats d'enrobés dans les enrobés bitumineux hors enrobés à l'émulsion est de 17,0%. Ce taux est en légère baisse depuis 2 ans (2019 - Bilan Environnemental 2019, Route 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. Les collectivités signataires s'engagent 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 :** constat sur cinq ans des actions engagées

L'année 2024 sera une année blanche constituant l'année de référence.

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>1</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 par le maître d'œuvre. Les collectivités signataires s'engagent 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 :** constat sur cinq ans des actions engagées

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).

➤ **Assurer un bilan environnemental des chantiers de renouvellement de couches de roulement (enrobés, enduits, ECF)**

En termes de technique routière, les entreprises s'engagent à valoriser et proposer au maître d'ouvrage autant que possible des techniques tièdes.

Pour l'ensemble des marchés de renouvellement de tapis en enrobés, en ECF ou en enduits, les collectivités feront établir des bilans environnementaux (voir tableau joint en annexe 1 : suivi des consommations et type de matériaux et des distances au poste de fabrication et utilisation du logiciel SEVE). Ils permettront de suivre l'évolution de la production de tonne équivalent CO2 ramenée à la tonne réalisée en enrobé et au mètre

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

carré pour les enduits et de suivre cette évolution sur 5 ans pour améliorer les performances. Les collectivités pourront ainsi aboutir à l'intégration de critères environnementaux dans leurs marchés privilégiant le recours à des matériaux et techniques de mise en œuvre limitant les émissions de gaz à effet de serre.

**Indicateur** : Bilans environnementaux intégrés dans les marchés d'enrobés et d'enduits

**Cible** : suivre l'évolution de ces bilans pour une amélioration des pratiques et intégration à terme de critères environnementaux adaptés dans ces marchés.

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 2019, 1250 projets ont utilisé SEVE (2019 - Bilan Environnemental 2019, Route de France).

#### ➤ **Consolider le critère environnemental dans les marchés**

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, les signataires s'engagent à intégrer des critères de développement durable ou environnementaux dans leurs procédures de commande publique. Chaque collectivité reste libre d'ouvrir aux variantes ou aux marchés d'innovation.

**Indicateur** : bilan des marchés avec critères environnementaux et bilan des marchés ouverts aux variantes ou à l'innovation

**Cible** : constat sur 5 ans des marchés engagés (intégration de critères, marchés avec variantes et marchés d'innovation)

#### ➤ **Améliorer les pratiques d'exploitation routière et d'entretien routier**

Les collectivités inciteront les entreprises à mettre en place une zone de tri sélectif dans les installations de chantier, et d'adopter des pratiques sobres ou économes en carburant et en déplacements (coupure des moteurs d'engins inutilisés, optimisation des voyages de camions, pas de voyage à vide...).

Concernant l'exploitation du réseau, le fauchage raisonné (coupe de sécurité et coupe tardive) est à privilégier. Le suivi des consommations d'énergie mis en place en matière d'exploitation est à établir pour permettre d'améliorer les pratiques et favoriser le développement de nouveau matériel moins énergivore.

L'exploitation routière doit cibler une limitation des déchets générés par les opérations de maintenance privilégiant une gestion des matériaux favorisant le réemploi et soigneux du tri et de la valorisation des déchets.

## **B. Adapter les interventions sur les infrastructures en fonction de leur environnement**

L'ensemble des collectivités s'engagent à une gestion patrimoniale du réseau routier et des ouvrages qui le constituent. Un suivi de l'état du réseau routier sera privilégié (identification de l'ensemble de son réseau et auscultation régulière) pour permettre la mise en place d'une politique par type de réseau et niveau de service et prioriser les actions des collectivités en fonction de l'état de ce réseau.

La programmation pluriannuelle des opérations permettra aussi leur coordination avec les permissionnaires. Les collectivités s'efforceront de se maintenir dans l'aspect préventif plutôt que curatif pour l'entretien des chaussées visant à prolonger la durée de vie des chaussées en utilisant des techniques moins énergivores et invasives (PATA-Projeté-Pontage). Une bonne approche des besoins et de l'environnement permet, en outre, un dimensionnement adapté et optimisé des infrastructures créées dans un souci de pérennité et de maîtrise des coûts.

Une réflexion sur la mutualisation des marchés notamment en matière d'entretien préventif sera engagée sur la période des cinq ans.

La Commission Technique de Routes de France Auvergne-Rhône-Alpes pourra sur demande des collectivités intervenir auprès des services ou des élus pour présenter les techniques, innovations ou outils pouvant les aider dans leur bonne gestion de leurs infrastructures routières.

**Indicateur** : état du réseau routier

**Cible** : privilégié l'entretien préventif en fonction d'une politique routière adaptée à chaque réseau.

### C. Adapter les infrastructures au changement climatique ;

**La Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées** prend en compte les nouveaux enjeux et les nouvelles problématiques liés au changement climatique en intégrant autant que possible l'infiltration des eaux pluviales sur place dans ses projets, la végétalisation de l'espace public, et apporte une attention particulière au choix des coloris et des matériaux mis en œuvre.

**La Communauté de Communes des Monts du Lyonnais** prend en compte les nouveaux enjeux et les nouvelles problématiques liés au changement climatique en intégrant autant que possible l'infiltration des eaux pluviales dans ses projets. Dans le cadre des renouvellements des couches de roulement, nous étudions la possibilité d'utiliser des matériaux ou des techniques plus vertueuse (Réalisation de couche de roulement en enrobé tiède).

**La Communauté de de Communes des Vallons du Lyonnais** se donne pour ligne de conduite d'adapter en permanence ses aménagements de voirie aux nouvelles contraintes environnementales : préservation de la ressource en eau, limitation des phénomènes de surchauffes, prise en considération des risques accrus d'inondations, etc. La CCVL vise désormais le maintien et la réouverture des fossés, l'aménagement de noues d'infiltration plantées et végétalisées, le choix de revêtements propices à l'infiltration sur voiries et sur parkings, etc....

**La Communauté de Communes Saône Beaujolais** conçoit ses marchés de travaux en intégrant dès que possible la réutilisation et le recyclage des matériaux issus des chantiers dans les structures des voiries en remplacement des matériaux de carrières traditionnels ou la réutilisation des fraisas d'enrobés dans les formules d'enrobés. La CCSB testera très prochainement de nouvelles formules d'enrobés innovantes à base de liant bio et perméable pour ses voies vertes et douces. Elle sollicitera encore plus les Maîtres d'œuvre engagés sur ses opérations de désimperméabilisation des sols avec une gestion des eaux pluviales intégrée.

**La Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle** prend en compte les nouveaux enjeux climatiques en privilégiant notamment dans ses projets l'infiltration sur site des eaux de ruissellement des voiries. Dans le cadre de ses campagnes de renouvellement des couches de roulement, la CCPA étudie en amont de ses projets la possibilité d'utiliser des matériaux routiers plus vertueux (enrobé à base de liant végétal, utilisation de matériaux recyclés en couche de fondation...).

**La Communauté de Communes de la Vallée du Garon** intègre dans ses marchés l'utilisation de matériaux recyclés pour la réalisation des structures de voirie. Afin de désimperméabiliser le sol urbain, elle privilégie l'utilisation de matériaux perméables pour les modes doux, trottoirs et les zones de stationnements. Elle végétalise les aménagements de voirie pour éviter les îlots de chaleur et améliorer l'infiltration in situ des eaux de pluie.

**Vienne Condrieu agglomération** aménage et entretient son réseau de voiries suivant les concepts de la ville résiliente : végétalisation des espaces publics, gestion intégrée des eaux pluviales, mise en œuvre de techniques écoresponsables. L'Agglomération est actuellement en phase de finalisation de son plan climat

air énergie territorial ; Ce document affiche des objectifs élevés concernant la réduction de l'empreinte de la collectivité sur l'environnement. De façon très concrète, l'Agglomération met en œuvre, sur ses chantiers, différentes techniques vertueuses : enrobés à base d'émulsion, enrobés aux liants bio-sourcés, graves recyclés et agrégats d'enrobés, revêtement et produits perméables. Concernant les opérations d'aménagement d'ampleur, l'Agglomération va également expérimenter l'analyse des offres variantes environnementales grâce à l'éco comparateur Seve.

**La Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien** a inscrit dans son projet de territoire la transition écologique et énergétique comme fil conducteur de ses actions. Elle privilégie dans ses projets de voirie, l'infiltration in-situ des eaux de ruissellement et l'utilisation de matériaux drainants. Dans ses campagnes de réfection de chaussées, la COR s'efforce à maintenir une part importante d'entretien préventif et utilise principalement des enrobés recyclés.

**La Communauté de Communes de l'Est Lyonnais** s'engage dans l'adaptation des infrastructures au changement climatique. Dans le cadre de son Plan climat-air-énergie territorial (PCAET), une action est spécifiquement dédiée à la désimperméabilisation des parkings, avec l'aboutissement de plusieurs projets sur ces deux dernières années. D'autres leviers stratégiques seront également envisagés, tel que l'accompagnement de la planification urbaine locale intégrant l'enjeu de végétalisation, des actions de renaturation et de plantation de haies, ainsi que l'insertion de clauses environnementales dans les marchés publics de voirie. Elle prend en compte les nouveaux enjeux et les nouvelles problématiques liés au changement climatique en intégrant autant que possible l'infiltration des eaux pluviales sur place dans ses projets de voirie, la végétalisation de l'espace public, et apporte une attention particulière au choix des coloris et des matériaux mis en œuvre. En effet, des expérimentations ont été réalisées ces dernières années et vont être développées en fonction des projets de voirie sur la mise en œuvre de matériaux drainants et / ou sans bitume au niveau des chaussées et des cheminements mode doux.

**La Communauté de Communes du Pays de l'Ozon** s'engage face aux enjeux et nouvelles problématiques environnementales en intégrant des critères durables dans ses projets et consultations. Les aménagements sont conçus en favorisant au maximum l'infiltration des eaux, la végétalisation des espaces publics, et en combinant ces deux objectifs avec la création de noues d'infiltrations végétalisées. Autant que possible, la CCPO est volontaire pour le réemploi des matériaux en place, et l'utilisation d'agrégats et fournitures issues de filières de recyclages.

**La Communauté de Communes du Pays Mornantais** adapte ses infrastructures au changement climatique en favorisant autant que possible l'infiltration des eaux pluviales, la végétalisation de l'espace public pour réduire les îlots de chaleur urbain, en ayant recours à des matériaux recyclés. Dans le cadre des renouvellements des couches de roulement, la possibilité d'utiliser des matériaux ou des techniques plus vertueuses est envisagée (enrobé tiède, intégration de matériaux recyclés dans les formules d'enrobés).

**La Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône** intègre, dès que possible, la réutilisation et le recyclage des matériaux issus des chantiers dans les structures des voiries en remplacement des matériaux de carrières. De plus, des critères environnementaux sont imposés dans l'analyse des offres des consultations de travaux. Enfin, des actions de désimperméabilisation et végétalisation sont réalisées, en fonction des opportunités et contraintes techniques.

**Le Cerema Centre-Est** et plus largement le Cerema est aujourd'hui l'expert public de l'adaptation au changement climatique. Il développe au quotidien des savoirs scientifiques et aide à déployer des solutions techniques pour sécuriser et améliorer le cadre de vie des citoyens. Véritable garant de l'intérêt général, il rassemble les connaissances et savoir-faire pour les mettre au service des acteurs publics et privés dans la résolution des problèmes complexes.

Par son projet stratégique, le Cerema est engagé dans une démarche exemplaire de responsabilité sociale et environnementale, en interne comme dans ses relations avec ses partenaires, dans le cadre des Objectifs de Développement Durable (ODD).

**Le Département du Rhône** a adopté un programme pluriannuel de plantations de haies le long de ces routes départementales, il permet de réaliser un linéaire de 10 kilomètres par an.

Ces plantations répondent aux problèmes liés à l'eau (érosion, sécheresse, inondations), elles permettent d'éviter les congères, de protéger du vent, de lutter contre les invasives (concurrence et biodiversité) et diminuer les collisions avec la faune.

Le monde agricole mène des actions identiques, il serait intéressant de combiner ces actions notamment pour favoriser les plantations en délimitation du domaine public et des terres agricoles.

L'ensemble des collectivités doivent être attentives à la problématique des fortes chaleurs et des impacts sur les revêtements de chaussée.

Les entreprises de l'industrie routière s'engagent à être force de proposition pour aider les collectivités à adapter leurs infrastructures face aux nouveaux enjeux liés au réchauffement climatique.

**Indicateurs** : surfaces désimperméabilisées, linéaire de plantations et projets adaptés

**Cible** : limiter les écoulements et privilégier l'infiltration à la parcelle, plantation de haies, partenariats (monde agricole...).

#### **D. Préparer les infrastructures aux nouveaux usages et concevoir des infrastructures adaptables aux diverses formes de mobilité dans le respect de la diversité des usages ;**

**La Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées** intègre désormais systématiquement les modes de circulation doux et la sécurisation des piétons dans ses projets nouveaux ou dans les requalifications, dans la mesure de l'espace disponible. L'élaboration d'un schéma de circulation douce intercommunale avec la création de pistes cyclables est en cours d'élaboration ayant pour but dans un premier temps de mettre en lumière les tensions foncières qui sont très souvent le premier obstacle à l'évolution des infrastructures pour les nouveaux usages.

Les nouveaux projets ou les requalifications de voiries intégreront systématiquement des cheminements piétons adaptés aux personnes à mobilité réduite et/ou des pistes cyclables. Ne sont pas pour autant négligés les enjeux du stationnement dans les centres bourgs des villages ou sur les communes urbaines.

**La Communauté de Communes des Monts du Lyonnais** est en train de mettre en place, via son « service mobilité », un schéma directeur cyclable intercommunal. Après une enquête auprès de la population, des axes « potentiel et prioritaire » ont été définis.

Les projets de voiries intègrent systématiquement, et dès que cela est possible, des cheminements piétons adaptés aux personnes à mobilité réduite.

Une nouvelle ligne de bus est également à l'étude.

**La communauté de de Communes des Vallons du Lyonnais** a adopté en 2018 un schéma directeur cyclable. Ce schéma a été complété en 2021 par un schéma à l'échelle du SOL, territoire regroupant 4 communautés de communes. Ces schémas dessinent les infrastructures à une échelle de temps de court et moyen termes et constituent l'un des supports de la politique de mobilité mise en place par la CCVL. Depuis 4 années, la CCVL réalise les aménagements prévus dans ces documents programmatiques, soit à l'occasion d'opérations spécifiques dédiés aux modes doux, soit par l'adaptation des projets de voirie convenus par ailleurs avec les communes membres. Chaque projet fait l'objet d'une réflexion préalable systématique sur la place à accorder à chaque usage (circuler/stationner, transports collectifs/transports individuels, modes doux/véhicules motorisés, piétons/non piétons, etc.) et sur le sens à donner à toute opération en termes de mobilité. La prise en compte des modes doux, piétons et cycles, constitue désormais une priorité.

**La Communauté de Communes Saône Beaujolais** a adopté en 2021 un Schéma Directeur des modes actifs dans un premier temps sur 15 communes et, pour fin 2023 les 20 autres communes. La collectivité intègre systématiquement dans ses projets les préconisations de ce schéma directeur avec la prise en compte des

aménagements sécuritaires pour les piétons et cyclistes et, invite ses communes à en faire de même. Elle travaille à la multiplication des aménagements de piste cyclable et de zone de partage de voirie pour des centres-villes apaisés et sécurisés.

**La Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle** intègre désormais systématiquement les modes de circulation doux et la sécurisation des piétons dans ses projets nouveaux ou dans les requalifications, dans la mesure de l'espace disponible.

La collectivité est actuellement en train de réaliser son Schéma Vélo qui sera présenté en conseil communautaire en juin 2023. Ce schéma vélo comportera notamment le plan d'un réseau cyclable hiérarchisé qui permettra le maillage du territoire pour favoriser l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens, et s'attachera à favoriser l'accès vélo aux pôles générateurs du territoire (centres-bourgs, gares, établissements scolaires, aires de covoiturage...) pour l'intégrer dans la chaîne de déplacements.

Les nouveaux projets ou les requalifications de voiries intégreront systématiquement des cheminements piétons adaptés aux personnes à mobilité réduite et/ou des pistes cyclables.

**La Communauté de Communes de la Vallée du Garon** a adopté son schéma directeur des modes doux en 2021. Celui-ci vient en complément de celui adopté en 2011 et qui avait permis la réalisation de 30km de voies aménagées dont un axe fort de 16km reliant ses cinq communes.

L'enjeu principal du schéma directeur de 2021 est de développer des itinéraires modes doux permettant de répondre aux besoins des usagers pour leurs déplacements utilitaires. Cet enjeu est décliné en cinq objectifs :

- Lier les pôles générateurs de déplacements entre eux en maillant finement les communes
- Sécuriser les itinéraires en supprimant/réduisant les points noirs
- S'ouvrir sur les territoires connexes (Monts du Lyonnais, Métropole de Lyon)
- Relier l'axe structurant de la CCGV
- Harmoniser les mesures d'accompagnement sur le territoire (stationnements vélos, jalonnement...)

La majeure partie de ces projets (sauf impossibilité technique) prend en compte les attentes de SYTRAL mobilité (largeur de voirie, aménagement de terminus, quai bus ...) de façon à créer des axes de déplacement multimodaux.

**Vienne Condrieu Agglomération** aménage son réseau de voiries suivant les concepts de la ville durable, et veille en particulier au partage de l'espace public au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle. L'Agglomération est actuellement en phase de finalisation de son plan de mobilité et travaille à la mise au point de son deuxième schéma directeur cyclable ; Ces documents affichent des objectifs élevés concernant l'amélioration à apporter aux conditions de mobilité de mode doux. L'Agglomération veille également à mise en œuvre de l'ensemble des conditions permettant aux habitants du territoire d'envisager la réduction de leurs trajets motorisés, voire l'abandon de leur véhicule : projet de création de 4 parkings relais à Vienne, Ampuis et Reventin-Vaugris, réouverture d'une halte ferroviaire à Reventin-Vaugris, extension et aménagement du parking de la gare de Vienne Estressin, création d'espaces de circulation en site propre pour les bus urbains à Vienne, création de différentes voies vertes et pistes cyclables raccordées sur les infrastructures existantes le long du fleuve.

**La Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien** s'est engagée dans une politique de mobilité ambitieuse et innovante afin de garantir une offre de services adaptée pour tous ses habitants. La COR est en cours d'élaboration d'un schéma directeur cyclable sur son territoire, les premières liaisons intercommunales sont en cours de réalisation. Elle accompagne les communes pour le développement des aménagements cyclables et pour la sécurisation des déplacements des personnes à mobilité réduite et des piétons. La COR propose des alternatives à la voiture individuelle : autopartage, covoiturage, vélos et véhicules électrique en libre-service. Les dispositifs existants font l'objet d'une amélioration continue et sont en constante adaptation pour répondre au mieux aux besoins des habitants et aux enjeux en matière de transition énergétique et écologique.

**La Communauté de Communes de l'Est Lyonnais** souhaite transformer sa vision, pour que le territoire ne soit plus pensé comme un lieu de flux mais comme un lieu de vie où la pluralité des usages est possible et souhaitée dans un climat confortable, sécurisé et serein. Tous les travaux de voirie intégreront ces objectifs. Ainsi, le maillage du territoire se veut être à la fois multimodal mais surtout, intermodal avec le développement des modes actifs, l'optimisation de l'usage de la voiture (covoiturage et autopartage) et le renforcement du réseau de transports collectifs. Ainsi, tous les travaux de voirie intégreront en amont de leurs réflexions, la place donner à chaque mode et l'articulation dont il fera l'objet en fonction de l'usage souhaité. Pour l'ensemble du territoire, les projets de voirie intègrent systématiquement les modes de circulation doux et la sécurisation des piétons dans ses projets nouveaux ou dans les requalifications, dans la mesure de l'espace disponible. Ne sont pas pour autant négligés les enjeux du stationnement dans les centres bourgs des villages ou sur les communes urbaines.

La CCEL adoptera prochainement son Schéma directeur cyclable qui est en cours de finalisation. Le développement de la cyclabilité constitue un axe majeur de la stratégie mobilité la CCEL. L'objectif est de relier les huit communes entre elles et de desservir la plateforme aéroportuaire ainsi que les principaux autres pôles générateurs de déplacements (notamment les zones d'activité). Ce maillage prévisionnel implique d'intégrer dans les travaux de voirie les aménagements cyclables prévus à cet effet, toujours dans une optique de sécurisation et d'apaisement.

**La Communauté de Communes du Pays de l'Ozon** intègre systématiquement, et dans la mesure du possible, des aménagements pour développer des itinéraires modes doux et PMR dans le cadre de ses travaux de requalification des voiries.

Sensible aux enjeux de ce développement, la CCPO a adopté un plan vélo en 2021 avec une programmation pluriannuelle de travaux qui est en cours.

Un travail de mise en accessibilité des arrêts cars et maillage du territoire est également engagé depuis 2018 avec le SYTRAL.

**La Communauté de Communes du Pays Mornantais** s'appuie sur son plan de transition écologique partagé avec les 11 communes du territoire et intégrant un volet mobilité dont les objectifs visent notamment à limiter les migrations pendulaires en rapprochant l'habitat et l'emploi, en encourageant la consommation locale, et à réduire l'usage de la voiture individuelle en développant des modes alternatifs.

Un Plan Vélo a été élaboré et approuvé avec pour objectif principal le développement des déplacements utilitaires à vélo. Il prévoit le développement d'un réseau de voiries adapté aux modes doux.

Une subvention à destination des communes du territoire est en place depuis 2009 afin d'encourager la réalisation de projets modes doux et en faveur de la pacification de la circulation dans les centres bourgs.

Dans le cadre de ses projets infrastructure, la place accordée à chaque usage est systématiquement questionnée avec pour ambition le renforcement de la part des modes actifs.

**La Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône** a approuvé son plan vélo en février 2022 avec pour objectifs de :

- structurer un grand maillage vélo avec la réalisation d'un schéma directeur cyclable sur les 18 communes en cours de finalisation en 2023 ;
- faciliter l'usage et l'entretien d'un vélo ;
- développer de nouveaux services de mobilités (location de vélos) ;
- créer des stationnements vélos plus nombreux et plus sécurisés ;
- promouvoir l'usage du vélo avec la mise en place d'une aide à l'acquisition d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique(VAE), dès mars 2022.

Le schéma directeur des aménagements cyclables 2022-2032 en cours de réalisation sur les 18 communes permettra d'aboutir à un grand maillage vélo (axes structurants, axes secondaires et locaux).

Il a notamment pour objectifs principaux de :

- développer des liaisons cyclables tous usages (utilitaires, loisirs, sportives) ;
- de créer des liaisons continues, crédibles homogènes et sécurisées, dans et entre les communes, ainsi que vers les intercommunalités voisines ;
- de faire cohabiter les usagers (automobilistes, piétons et cycles) ;

- de déployer des services et équipements aux cyclistes (stationnement, jalonnement, entretien, pédagogie, ...) et diffuser une culture vélo ;
- d'établir une politique cyclable intégrée à une vision globale des déplacements.

**Le Cerema Centre-Est** et plus globalement le Cerema développent des outils pour accompagner les collectivités dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs stratégies de mobilités.

Dans ce domaine, il n'y a pas de modèle de mobilités clés en mains : différents leviers peuvent être actionnés et chaque territoire doit faire en fonction de son contexte, d'où un besoin d'accompagnement à la fois théorique et pratique de la part des collectivités.

**Le Département du Rhône** élabore actuellement un document cadre dont les objectifs sont :

- actualiser la connaissance du patrimoine routier,
- énoncer les modalités des interventions permettant d'assurer la pérennité de ce patrimoine,
- expliciter les conditions d'exploitation du réseau routier,
- définir les exigences en matière de modernisation des infrastructures, de promotion de la sécurité et des mobilités durables,
- intégrer la dimension développement durable dans les politiques d'aménagement, notamment la cyclabilité du territoire,
- gérer l'entretien et l'exploitation des routes et optimiser les dépenses de fonctionnement et d'investissement en favorisant les pratiques et solutions durables.

La cohabitation des modes et la sécurisation du patrimoine sont les grands enjeux de ce document.

De plus, le Département du Rhône s'engage à :

- étudier l'intégration et la sécurisation des différents modes de déplacements (covoiturage, modes actifs...), lors de chaque projet (ou étude),
- accompagner en tant que gestionnaire de patrimoine routier et partenaire technique, les projets de mobilité ayant un impact sur son ressort territorial et ses usagers, sur sollicitations,
- financer, dans le cadre d'appel à projets, des projets liés aux nouvelles mobilités.

L'ensemble des collectivités doivent favoriser les initiatives visant l'intégration des nouvelles mobilités et l'intermodalité.

### ➤ Développer l'usage des nouvelles mobilités

Les signataires s'engagent à favoriser l'installation de points de recharges sur l'ensemble du territoire rhodanien, voire d'alimentation dynamique, pour les véhicules à motorisation alternative (bornes électrique, biogaz ou hydrogène).

Ils favorisent également l'intégration des modes actifs partagés sur le patrimoine routier.

**Indicateur** : bilan des actions réalisées sur 5 ans

#### **E. Partager les pratiques, mutualiser les expérimentations et se forger une culture commune ;**

Les collectivités feront la promotion des techniques innovantes qu'elles ont portées en exposant les chantiers réalisés, et partageront les retours d'expériences autant vis-à-vis des avantages de ses choix que des désordres rencontrés à l'usage. Des visites de ces chantiers seront organisés pour les techniciens des différentes collectivités afin de profiter des retours d'expériences et de s'inspirer des solutions qui ont fait leurs preuves.

Une plateforme d'échanges est mise à disposition par le CEREMA pour permettre une mise en commun de tous les travaux réalisés en matière d'innovation et d'échanger sur des thèmes et des questions communes.

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

Les collectivités s'engagent à renforcer leur 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 autochauffante et déverglaçante...) + description de ces innovations

**Cible** : Bilan des actions menées sur cinq ans

**F. Améliorer les conditions d'acceptabilité des infrastructures par les citoyens et amélioration de la sécurité routière**

En fonction des enjeux et des impacts, les collectivités mettront l'accent sur la communication par différents supports (presse, panneaux sur chantier...) pour informer les administrés et promouvoir les efforts faits par la collectivité en matière de développement durable.

- ➔ Supports visuels sur les publications et panneaux de chantier ;
- ➔ Laisser plus de temps aux études pour faire des réunions publiques de présentation des projets ;
- ➔ Mise en avant des bénéfices pour les usagers.

Pour assurer la sécurité des entreprises et des usagers la fermeture des chantiers et la mise en place de déviations seront privilégiés.

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.

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

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

**Cible** : Bilan sur 5 ans

Les attentes des citoyens sont élevées vis-à-vis des infrastructures, ces dernières constituant un domaine à forte composante affective. Par ailleurs, tant en phase de construction, de maintenance que d'exploitation, celles-ci sont souvent perçues comme sources de nuisances et de détérioration de l'environnement, alors même qu'au-delà de leurs retombées économiques et leur nécessité à la mobilité dans les territoires, elles peuvent contribuer à répondre à des objectifs environnementaux.

## Article III. – Mise en œuvre et suivi des engagements

### A. Traduction des engagements dans les appels d'offre

Afin d'encourager les candidats à ses marchés publics à mettre en œuvre de bonnes pratiques et à proposer des solutions innovantes répondant aux engagements ci-dessus, les collectivités signataires s'engagent à utiliser les différents outils offerts par la commande publique, que ce soit en matière de critères de développement durable, de variante ou d'options, d'ouverture de ses marchés à l'innovation, de choix de conception technique, de provenance des matériaux et matériels utilisés.

### B. Vérifier les engagements

Les signataires élaboreront, chaque fois que ce sera possible, un tableau type des données nécessaires au suivi des indicateurs de la présente charte d'engagement à introduire dans les DCE pour élaborer les bilans d'opération.

### C. Objectifs et indicateurs

En l'absence de données historiques disponibles, la première année, ou les deux premières années d'application de la charte d'engagement permettront d'établir l'état des lieux et les objectifs d'évolution (voir indicateurs en annexe 2).

Pour chacun des critères, chaque signataire pourra déterminer sa propre cible acceptable et viable au sein de sa collectivité ; une cible collective pourra également être définie et atteignable par les efforts cumulés de tous les signataires.

La présente charte 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 Lyon, le 28 novembre 2023

En seize exemplaires originaux

**La Communauté de Communes de la Vallée du Garon**



Représentée par sa Présidente,  
Françoise GAUQUELIN

**La Communauté de Communes des Monts du Lyonnais**



Représentée par son Président,  
Régis CHAMBE

**La Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées**



Représentée par son Président,  
Daniel POMERET

**La Communauté de Communes Saône Beaujolais**



Représentée par son Président,  
Jacky MENICHON

**La Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle**



Représentée par son Président,  
Pierre-Jean ZANNETTACCI

**La Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais**



Représenté par son Président,  
Daniel MALOSSE

**Vienne Condrieu Agglomération**



Représentée par son Président,  
Thierry KOVACS

**La Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien**



Représentée par son Président,  
Patrice VERCHÈRE

**La Communauté de Communes de l'Est Lyonnais**



Représentée par son Président,  
Paul VIDAL

**La Communauté de Communes du Pays de l'Ozon**



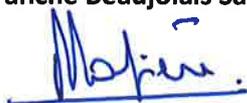
Représentée par son Président,  
Pierre BALLELIO

**La Communauté de Communes du Pays Mornantais**



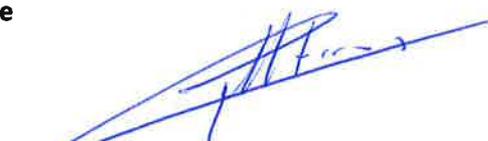
Représentée par son Président,  
Renaud PFEFFER

**La Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône**



Représentée par son Président,  
Pascal RONZIERE

**Le Département du Rhône**



Représenté par son Président,  
Christophe GUILLOTEAU

**Le Cerema Centre-Est**



Représenté par sa Directrice,  
Séverine BOURGEOIS

**La Fédération Régionale des Travaux Publics d'Auvergne-Rhône-Alpes,**



Représentée par son Président,  
Pierre BERGER

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



Représentées par son Président,  
Thierry MOREL

