

Pacte d'engagement des acteurs des travaux  
d'infrastructures de mobilité du Conseil  
Départemental de l'Oise

Logos signataires



**Entre :**

(1) **Le Département de l'Oise**

Représenté par la Présidente du Conseil départemental, Nadège LEFEBVRE, dûment habilitée aux fins des présentes par décision III-01 de la Commission permanente du 4 juillet 2022, transmise au contrôle de légalité du Préfet de l'Oise,

Ci-après désigné « *le Département* »

*d'une part,*

et

(2) **La Fédération Régionale des Travaux Publics,**

Représenté par Frédéric PISSONNIER, Président

**Routes de France Région Hauts de France,**

Représenté par Jérôme LAGABE, Président

**Le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France.**

Représenté par Olivier LAMERANT, Délégué Régional

*d'autre part,*

Il a été convenu ce qui suit :

## 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 l'utilité sociale et économique des infrastructures est indéniable, encore faut-il que leur aménagement et leur gestion respectent les impératifs de développement durable.

En 2009, les acteurs nationaux des infrastructures de mobilité ont signé une Convention d'Engagement Volontaire, déclinée dans 57 départements dont celle de l'Oise signée en 2010, 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. C'est tout le sens du nouveau Pacte d'Engagement proposé par l'IDRRIM (Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité) est, à nouveau, à décliner à l'échelon local.

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.

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.

Le pacte d'engagement de l'IDRRIM à l'horizon 2030, conclu au niveau national le 20 janvier 2021 doit permettre aux acteurs locaux 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.

Il 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.

A cet égard, les collectivités locales en tant que principaux gestionnaires des réseaux et les entreprises chargés de leur aménagement ou de leur entretien sont appelées à jouer un rôle de premier plan dans sa mise en œuvre en application du principe « agir local ».

S'inscrivant dans la volonté de décliner territorialement le pacte national et d'avoir une application opérationnelle des indicateurs, les signataires de ce pacte décident aujourd'hui de répondre aux enjeux posés par ces transitions en proposant des solutions concrètes, innovantes et s'inscrivant dans les principes posés par le pacte d'engagement national.

Ainsi, les signataires de la présente convention spécifique au territoire du département de l'Oise confirment leur soutien aux principes énoncés dans le pacte d'engagement national des acteurs des infrastructures de mobilité.

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

Dans leur champ de compétence, les signataires s'engagent à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour adapter à l'échelle du département de l'Oise les engagements suivants issus du pacte national des acteurs des infrastructures de mobilité porté par l'IDRRIM .

Les engagements nationaux sont rappelés ci-dessous :

- Développer une infrastructure bas carbone ;
- Intégrer les infrastructures à leur environnement ;
- Adapter les infrastructures au changement climatique ;
- Développer les infrastructures comme support d'une énergie propre ;
- Développer des infrastructures génératrices de données ;
- Faire des infrastructures de véritables espaces numériques ;
- Digitaliser les infrastructures et les métiers ;
- Concevoir des infrastructures adaptables aux diverses formes de mobilité ;
- Améliorer les conditions d'acceptabilité des infrastructures par les citoyens ;
- Rendre les infrastructures et les chantiers plus sûrs.

La réalisation de ces engagements passe par les quatre voies suivantes :

- Adapter les formations pour répondre aux nouveaux besoins de compétence ;
- Mettre en place une gestion patrimoniale des infrastructures ;
- Libérer l'innovation dans les infrastructures ;
- Consolider un mode de travail partenarial et collaboratif.

## 2 Enjeux du territoire

Le département de l'Oise est une terre de grandes mobilités. C'est un territoire de transit au cœur d'échanges nationaux et internationaux, surtout routiers.

Sur le plan international, du fait de sa position géographique, le département de l'Oise est au cœur du système d'échange entre l'Europe du Nord, la Région Parisienne et la péninsule Ibérique.

L'Oise se situe également sur la route reliant les ports de Rouen et Le Havre à Reims puis à l'Est de la France.

À ces fins, le territoire de l'Oise est quadrillé par 130 km d'autoroute. L'A16 et l'A1 supportent respectivement jusqu'à 17 000 et 85 000 véhicules par jour et permettent de relier Paris à Bruxelles et à Londres. L'A1 est l'une des plus fréquentées de France. Trois importantes routes nationales (RN31, RN2 et RN330) reliant Rouen à Reims via Clermont, Compiègne et Paris à Laon et à la Belgique via le Plessis Belleville et Nanteuil le Haudouin supportent entre 15 000 et 20 000 véhicules par jour pour un linéaire total de 155 km.

Le réseau routier départemental est structuré par un maillage dense de plus de 4 000 km de routes départementales dont certaines d'importance (RD1016, 1017, 200, 1324, 1032, 1001...)

supportant jusqu'à 60 000 véhicules par jour sur certaines portions. Enfin, le réseau routier communal s'étend sur environ 8 000 km.

Le développement des activités logistiques n'est pas sans incidence sur le trafic des poids lourds dans l'Oise. La tendance est nationale, mais, compte tenu de la situation de l'Oise, elle est particulièrement affirmée dans le département.

Le long de l'A1, ce sont en moyenne plus de 14 000 poids lourds par jour, représentant plus du quart du trafic total. La RN31 présente elle aussi des pointes significatives, entre Compiègne et Beauvais, où les poids lourds, avec plus de 3 000 véhicules par jour, représentent plus de 15% du trafic total de la RN31. Enfin plusieurs routes départementales dans l'Oise (RD1016, RD200...) dépassent 20 000 à 30 000 véhicules par jour avec une proportion importante de poids lourds (5 à 10%).

Les paysages de l'Oise sont fortement marqués par deux éléments identitaires : d'une part les activités agricoles de grandes cultures (qui constituent plutôt un paysage défavorable au développement de la biodiversité cf. absence de zones refuges, traitements phytosanitaires,...) et d'autre part les espaces forestiers (respectivement 63% et 22% du territoire).

Le Département de l'Oise est ainsi situé au premier rang, au niveau régional, en termes de couvert forestier. Les grands massifs emblématiques de l'Oise, comme Chantilly, Compiègne ou encore Ermenonville sont pour les plus anciens présents depuis le moyen-âge. Ces massifs historiques, dont le rôle est essentiel pour la séquestration du carbone, sont aujourd'hui menacés par les conséquences du réchauffement climatique (sécheresse, parasites,...).

Au milieu de ces paysages, l'Oise est aussi maillée par un réseau hydrographique dense avec plusieurs rivières, dont l'Oise, le Thérain, la Nonette, l'Aronde,...et une zone humide reconnue au niveau international (label RAMSAR), les Marais de Sacy.

### **3 Déclinaison locale des engagements**

#### **3.1 Engagement n°1 - Participer au développement de la recherche et soutenir l'innovation**

Les entreprises s'engagent à proposer des techniques innovantes et à participer à des projets de recherche.

Le Département s'engage à renforcer sa politique d'innovation routière, à assurer des expérimentations sur chantiers et à favoriser l'ouverture aux variantes.

Ces engagements réciproques doivent ainsi permettre de répondre aux objectifs ambitieux du Département en matière d'innovation routière avec un potentiel important d'expérimentations dans de nombreux domaines, en particulier :

- Pour abaisser l'impact sur l'environnement des solutions de construction et de maintenance, notamment via l'économie circulaire :
  - o En priorisant le recyclage en place des chaussées existantes,
  - o En recherchant l'optimisation des épaisseurs des structures de chaussées ;
  - o En développant des techniques routières avec des matériaux ou liants biosourcés produits nationalement afin de réduire la part des produits dérivés du pétrole,

- En développant des process moins énergivores, Pour contribuer à la politique de sécurité routière en testant des matériaux ou produits innovants permettant d'améliorer les conditions de circulation dans des zones accidentogènes ;
- Pour conforter la politique du Département de prévention des nuisances sonores des infrastructures routières en expérimentant des revêtements phoniques innovants ;
- Pour satisfaire à des objectifs de préservation de la biodiversité et réduire les effets de l'artificialisation des sols :
  - o En limitant l'imperméabilisation des chaussées à l'aide de matériaux innovants pour les infrastructures de circulations actives,
  - o En développant les solutions techniques pour maîtriser les eaux de ruissellement,
  - o En développant des techniques de génie écologique dans les opérations de démolition et de renaturation de voirie ou de délaissés routiers, notamment pour favoriser le développement de la faune et de la flore, et ainsi préserver la biodiversité,

**Action 1 : proposer et expérimenter des solutions innovantes**

**Le Département et les entreprises s'engagent ainsi :**

- Les Entreprises s'engagent à proposer des solutions innovantes
- Le Département s'engage à expérimenter des solutions innovantes proposées par les Entreprises.
- À réaliser conjointement un bilan en fin de chaque année en recensant notamment le nombre d'expérimentations innovantes.

**Indicateur :** nombre d'expérimentations innovantes réalisées annuellement

### 3.2 Engagement n°2 - Préserver les ressources non renouvelables

Les signataires s'engagent à développer le recyclage des matériaux bitumineux issus de la déconstruction routière (les agrégats d'enrobés) dans les matériaux de couche de roulement et d'assise.

**Action 2 : Recyclage des agrégats d'enrobés**

- Les Entreprises et le Département s'engagent à réemployer ou recycler 100 % des agrégats d'enrobés bitumineux dans les limites de la réglementation (HAP / Amiante).
- Le Département, dans son rôle de prescripteur, privilégiera la réutilisation des agrégats dans les enrobés mis en œuvre sur ses chantiers.
- Les Entreprises s'engagent à proposer des enrobés à fort taux d'agrégats d'enrobés.

**Indicateur :** pourcentage de réintroduction des agrégats d'enrobés (AE) dans les procédés de fabrication des enrobés (à chaud ou à l'émulsion).

**Objectifs :** passer de 25 % en 2020 à 27% en 2025 et à 30% en 2030.

La courbe d'évolution dans laquelle s'inscrit l'indicateur cible doit permettre de répondre à une ambition plus globale qui vise à atteindre un objectif de 30% à l'échéance 2030. La ressource disponible en matériaux à recycler permettant de réemployer des AE dans les enrobés dépend du gisement disponible en produit de rabotage.

Les partenaires, dans leur rôle de concepteur, prescripteur et opérateur, rechercheront également, quand cela est possible et économiquement acceptable, à limiter le recours aux matériaux de carrière et les excédents de chantiers (projets équilibrés), en recyclant ou traitant les sols en place, et en valorisant les excédents de chantier s'ils peuvent être évités, tout en mettant en œuvre des matériaux de recyclage ou de déconstruction garantissant des performances structurelles et de durabilité (remblais, couches de forme et d'assise).

De même, les partenaires s'engagent à décliner et mettre en œuvre un Schéma d'Organisation et de Suivi d'Élimination des Déchets (SOSED), systématiquement sur leurs chantiers.

#### **Action 3 : Limiter le recours aux matériaux de carrière**

Les Entreprises et le Département s'engagent à :

- Déployer le retraitement en place.
- Favoriser le traitement de sol lorsque cela est pertinent d'un point de vue de l'empreinte environnementale.
- Valoriser les excédents de chantiers.

#### **Indicateurs :**

- Volume total de matériaux de carrières (en 1<sup>ère</sup> utilisation) utilisés sur chantier divisé par volume total de matériaux utilisé en structure de chaussée (hors enrobés)
- Volume de sol traité en place.
- Volume de matériaux issus de filières de recyclage mis en œuvre sur chantier.

### 3.3 Engagement n°3 – Préserver la biodiversité et les milieux naturels

Cet engagement vise à généraliser les actions de protection de la biodiversité et de mise en valeur des paysages et des territoires naturels, ruraux, périurbains et urbains, ainsi qu'à réduire les nuisances générées par les infrastructures,

#### **Action 4 : Préserver la biodiversité des milieux naturels lors des travaux**

- Le département s'engage à transmettre aux entreprises l'ensemble des informations relatives à la biodiversité et aux continuités écologiques en sa possession. Il précisera les recommandations à mettre en œuvre pendant le chantier et veillera à leur prise en compte.
- Les entreprises s'attacheront à mettre en œuvre les prescriptions du département et à former et sensibiliser leur personnel à la préservation de la biodiversité et des

milieux naturels et à la lutte contre les espèces invasives (renouée du Japon, berce du Caucase ...).

**Indicateurs** : Bilans de fin de chantier précisant les mesures environnementales déployées lors du chantier

### 3.4 Engagement n°4 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie

L'abaissement des températures de fabrication des enrobés, dont la pratique est encadrée par le guide IDRRIM « Abaissement de température des mélanges bitumineux - État de l'art et recommandations (Octobre 2015) » qui a été complété par la note d'information IDRRIM n°46 « Abaissement de la température des mélanges bitumineux », permet de réduire les émissions de GES (gaz à effet de serre) et la consommation d'énergie dans les usines d'enrobés. L'objectif fixé par le pacte d'engagement à l'échelle nationale est de réaliser 80 % des enrobés courants à moins de 150 °C à l'horizon 2030. Cependant, en considération de la difficulté de réduire les températures de fabrication dans un contexte de recyclage accru des matériaux, l'ambition manifestée dans le pacte oisien sera moindre.

#### **Action 5 : Déployer la pratique de réduction des températures de fabrication des enrobés**

- Le Département s'engage à autoriser l'abaissement des températures, en s'appuyant notamment sur la note d'information n°46 de l'IDRRIM.
- Les entreprises s'engagent à moderniser leurs matériels pour atteindre ces objectifs et à garantir la pérennité des matériaux appliqués sur la voirie:

**Indicateur** : pourcentage d'enrobés fabriqués à température abaissée

**Objectif** : passer de 0% en 2020 à 15% en 2025 puis 30% en 2030

Les techniques à l'émulsion utilisées pour la construction et l'entretien des chaussées (enrobés à l'émulsion, matériaux bitumineux coulés à froid) sont des techniques courantes qui bénéficient de retours d'expérience conséquents dans un grand nombre de territoire. Elles permettent de limiter la consommation d'énergie par rapport aux solutions à chaud.

#### **Action 6 : Déployer l'usage des techniques à l'émulsion**

- Le Département s'engage à favoriser la prescription des techniques à l'émulsion quand cette technique est adaptée aux caractéristiques des voies à rénovées:
- Les entreprises s'engagent à adapter leur parc matériel au développement de ce marché

**Indicateur** : Evolution des surfaces revêtues en techniques à l'émulsion (ECF et ESU)

**Objectif** : suivi sans objectif

**Indicateur :** Evolution des tonnes mises en œuvre en techniques à l'émulsion (grave Emulsion, recyclage à l'émulsion)

**Objectif :** passer de 2 600 tonnes en 2020 à 5 000 tonnes en 2025

L'ouverture aux variantes pour améliorer le bilan environnemental des chantiers au niveau des phases de fabrication, transport et mise en œuvre, sera utilisée par le Département lorsque l'opération s'y prêtera. Les variantes devront notamment permettre de réduire l'impact sur les milieux, la qualité de l'air, la préservation de la ressource : en somme, agir pour réduire l'empreinte écologique de l'activité routière.

**Action 7 : privilégier l'usage des variantes pour améliorer le bilan environnemental des chantiers**

- Le Département s'engage à ouvrir les marchés aux variantes lorsque l'opération s'y prête
- Les entreprises s'engagent à proposer des variantes permettant d'améliorer le bilan environnemental des chantiers

**Indicateurs :**

- Pourcentage de marchés ouverts à variante (hors marchés à commande)
- Pourcentage de variantes environnementales retenues

Les conditions de stockage et de transports des matériaux, l'optimisation de la conduite des usines d'enrobés, l'usage d'énergies alternatives, les matériaux ou liants biosourcés ou encore l'amélioration du rendement des brûleurs constituent des voies d'amélioration à poursuivre pour alimenter les démarches allant dans le sens de l'abaissement de l'impact environnemental des enrobés. D'autres types de matériaux comme les bétons « bas carbone » peuvent contribuer de manière significative à ces démarches.

L'usage d'un éco-comparateur de type SEVE (Système d'évaluation des variantes environnementales – [www.seve-tp.com](http://www.seve-tp.com)) permet de comparer de manière objective l'empreinte environnementale des solutions proposées par les entreprises en solution de base ou en variante. SEVE bénéficie d'un avis technique de l'IDRRIM et présente l'avantage de faciliter l'échange des données et leur exploitation.

Un tel outil permet également d'établir un bilan d'indicateurs environnementaux en fin de chantier par l'entreprise titulaire du marché, sur la base de la performance environnementale transmise en phase de consultation.

**Action 8 : Disposer pour les chantiers VRD d'une comparaison objective d'un éco-bilan environnemental des différentes solutions techniques possibles**

- Le Département s'engage à prescrire l'usage d'un éco-comparateur de type SEVE

- dans ses marchés pour évaluer le critère environnemental des offres
- Les entreprises s'engagent à établir un éco-bilan en fin de chantier, à l'aide de l'outil utilisé lors de la réponse à l'appel d'offre :

**Indicateur :** Pourcentage d'éco-bilans fournis en fin de chantier

### 3.5 Engagement n°5 - Développer des infrastructures génératrices de données

Cet engagement doit permettre d'améliorer la connaissance de l'usage des infrastructures et de l'évolution de leur état, en instrumentant et digitalisant ces derniers, en capitalisant et partageant les données routières.

#### **Action 9 : capitaliser les données routières**

- Le Département s'engage à continuer à capitaliser la connaissance de l'usage et de l'état des infrastructures dans les bases de données routières sous le format SIG et à participer à l'Observatoire National de la Route
- Les entreprises s'engagent à fournir les données demandées par le Département dans un format compatible avec le SIG

### 3.6 Engagement n°6 - Améliorer la sécurité routière, sécurité des personnels, des usagers et des riverains

La définition des mesures d'exploitation sous chantier doit recenser les préoccupations de chaque partenaire.

Les enjeux de limitation de la gêne à l'usager et de sa sécurité d'une part, de la sécurité des personnels sur chantier d'autre part, doivent être examinés au cas par cas par le maître d'ouvrage avant d'arrêter les mesures d'exploitation.

Pour améliorer la sécurité et réduire les délais d'exécution, il sera communément admis, d'étudier systématiquement la possibilité de travailler en route barrée.

#### **Action 10 : Définir les modalités d'exploitation dans le respect de la sécurité de tous**

- Le Département s'engage à étudier systématiquement la possibilité de réaliser les opérations hors circulation ou de nuit.
- Les entreprises s'engagent à mettre en place les signalisations nécessaires et à permettre la réalisation éventuelle des chantiers de nuit ou de week-end.
- à optimiser le déroulement du chantier afin de limiter la gêne à l'usager.

**Indicateur :** ratio des projets hors circulation

### 3.7 Engagement n°7 : Promouvoir la réinsertion dans le monde du travail à travers les chantiers de travaux publics

#### **Action 11 : Permettre à des personnes éloignées de l'emploi de s'insérer durablement**

- Les entreprises s'engagent à solliciter les services du Département pour leurs besoins en recrutement, à accueillir et à former sur leurs chantiers des personnes ayant pour projet professionnel les métiers des travaux publics.
- Le département s'engage à proposer aux entreprises un vivier de salariés adaptés au métier des TP afin de pourvoir à leurs besoins RH d'une manière générale, et aux besoins RH dans le cadre de la Clause d'Insertion par l'Activité Économique (CIAE) dans les marchés publics (Des demandeurs d'emploi de longue durée (au titre du Pôle emploi), des bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active (RSA), des allocataires des minima sociaux, des personnes reconnues travailleurs handicapés, des jeunes de moins de 26 ans sortis sans qualification à l'issue de leur scolarité ou sans expérience professionnelle, des personnes relevant d'un dispositif de l'insertion par l'activité économique (IAE)).
- Dans le cadre précis de la CIAE dans les marchés publics, Le département s'engage à étudier la faisabilité de mutualiser ou de globaliser le nombre d'heures d'insertion sur l'ensemble de ses chantiers ou des chantiers de Maîtres d'ouvrage « partenaires », dans le but de faciliter la mise en place de parcours de formation qui permettront d'atteindre l'emploi durable.

**Indicateurs :** Nombre d'heures de formation et d'insertion, le nombre et les types de contrats signés.

## 4 Suivi de la convention

Les signataires s'engagent à mettre en place un dispositif pérenne de suivi du présent pacte, par l'intermédiaire d'un comité de suivi, dont les missions sont les suivantes :

- Suivi de l'application du pacte d'engagement ;
- Retour d'expérience ;
- Veille technique et prospective ;
- Evolution du pacte d'engagement ;
- Liaison avec le comité de suivi du pacte national pour l'envoi des indicateurs annuels.

avec au minimum 1 réunion annuelle avec compte rendu de réunion

Le comité de suivi se réunit au moins une fois par an et regroupe l'ensemble des signataires du présent pacte d'engagement.

Le secrétariat sera assuré par Routes de France.

Au-delà des engagements évoqués ci-dessus, les partenaires s'engagent à :

- Participer, à la mesure de leurs moyens, aux travaux issus du pacte national, notamment sous l'égide de l'IDRRIM ;
- Participer aux actions locales de promotion des objectifs du pacte.

Dans le but de diffuser et de promouvoir les objectifs énoncés précédemment, les signataires du présent pacte s'engagent à conduire des actions d'information et de communication à destination d'autres acteurs locaux des infrastructures et du public.

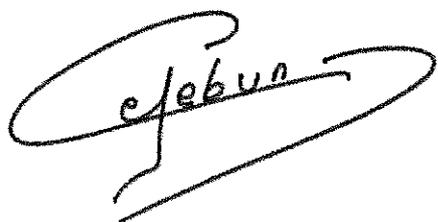
Les engagements pris par les signataires et les objectifs fixés s'entendent globalement et ne sont pas applicables à chaque marché pris individuellement, seules les clauses figurant dans chaque appel d'offre ayant une valeur contractuelle.

## 5 Entrée en vigueur de la convention

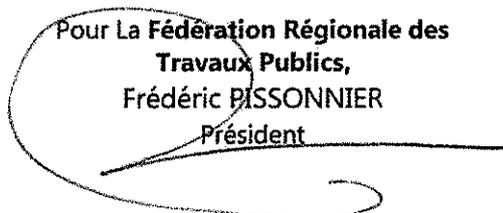
La présente convention entre en vigueur à compter de sa notification.

Fait à Beauvais, le **27 OCT. 2022**

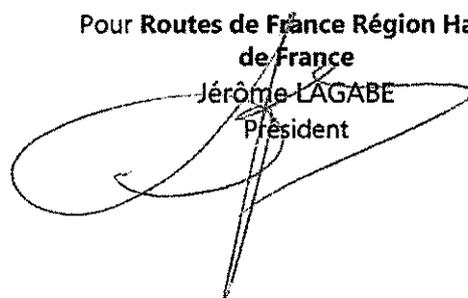
Pour le **Département de l'Oise**  
Nadège LEFEBVRE  
Présidente du Conseil Départemental de l'Oise



Pour La **Fédération Régionale des Travaux Publics**,  
Frédéric PISSONNIER  
Président



Pour **Routes de France Région Hauts de France**  
Jérôme LAGABE  
Président



Pour Le **Syndicat Professionnel des Terrassiers de France**  
Olivier LAMERANT  
Délégué Régional

