

Ils ouvrent la voie

Convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voirie et espace public urbain

25 mars 2009

Entre

L'Etat, représenté par
Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat
Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire

Chantal Jouanno,
Secrétaire d'Etat chargé de l'Ecologie

L'Assemblée des Départements de France, représentée par
Claudy LEBRETON, Président

d'une part,

Et

La Fédération Nationale des Travaux Publics,
représentée par Patrick BERNASCONI, Président

Le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France,
représenté par Michel LALLEMENT, Président

L'Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française,
représentée par Xavier LEPERCQ, Président

La Fédération Syntec-Ingénierie,
représentée par Alain BENTEJAC, Président

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Préambule

La France avec le Grenelle Environnement s'est engagée 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 et la promotion de modes de développement écologiques favorables à la compétitivité et à l'emploi.

Dans le domaine des transports, de nouveaux équilibres sont à trouver entre les différents modes de transport. 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, leurs exploitations, ou de l'optimisation des services et réseaux existants et 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. Premier mode de transport de biens et de personnes, il doit encore poursuivre sa mutation.

Les entreprises de Travaux Publics qui assurent la construction, l'aménagement, et l'entretien des infrastructures routières et des voiries urbaines (1 million de kilomètres existants) sont prêtes à relever ce défi avec l'ensemble de leurs donneurs d'ordre.

Elles sont présentes sur l'ensemble des territoires et constituent des acteurs de proximité et de services. Elles ont diversifié leur savoir-faire vers l'espace public urbain. Elles sont de plus en plus impliquées sur des chantiers de transports collectifs (TGV, tramway ...), de requalification urbaine ou de réaménagement des espaces urbains (petites et grandes communes), voire de développement des modes doux.

Des phases amonts du projet jusqu'à son achèvement, les sociétés d'Ingénierie accompagnent de leur côté les maîtres d'ouvrage publics et privés, dans la définition des modes de transport les plus adaptés aux besoins identifiés, dans la conception des infrastructures les plus respectueuses de leur environnement et dans la préconisation de dispositions les plus économes tant en phase chantier qu'en phase exploitation : en ce sens, elles contribuent de longue date à la promotion de la mobilité durable et confirment leur implication.

Sous l'égide de leurs organisations professionnelles (FNTP, SPTF, SYNTEC-INGENIERIE, USIRF), les entreprises de Travaux Publics, en particulier **celles de terrassement et d'entretien et construction routière et les sociétés d'Ingénierie**, en particulier celles agissant dans le domaine de la maîtrise d'œuvre d'infrastructures, souhaitent aujourd'hui amplifier la coopération engagée avec les acteurs publics nationaux et locaux, et notamment l'Assemblée des Départements de France. Elles décident de s'engager dans la mise en œuvre des orientations du Grenelle Environnement pour favoriser la compétitivité écologique à des conditions économiques acceptables.

Les derniers transferts de patrimoine et de compétences ont renforcé le rôle très important des départements français dans le domaine des infrastructures routières et des transports auquel il faut ajouter l'aide apporté aux communes pour leurs aménagements de voirie. A ce titre, les départements sont des interlocuteurs privilégiés de la profession.

Le MEEDDAT et l'ADF, témoins de ces engagements, sont signataires de la présente convention.

I- Synthèse des principaux engagements

Concevoir, construire, aménager et entretenir des infrastructures routières ou des voiries urbaines performantes sur le plan économique, responsables sur le plan social et respectueuses de l'environnement, est un défi que relèvent **les entreprises de terrassements et de construction routière et les sociétés d'Ingénierie**.

Les entreprises doivent aujourd'hui 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. C'est pourquoi, les entreprises de terrassements, de construction routière et les sociétés d'ingénierie s'engagent à :

Réemployer ou valoriser 100% des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers :

A l'horizon 2020, les entreprises de terrassement se fixent pour objectif **de réemployer** ou valoriser **100% des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers**. Elles s'engagent en outre, à **éviter de recourir à des emprunts ou carrières extérieurs aux projets** : « **zéro apport extérieur** ». Selon les caractéristiques géotechniques des chantiers, le pourcentage de réemploi des matériaux en l'état se situe de manière générale entre 40% et 80%. Afin de fixer une valeur de référence, la Profession réalisera un état des lieux des pratiques en matière de réemploi des matériaux à l'échéance 2010. Une amélioration de 10% du pourcentage de réemploi ou de valorisation des matériaux est attendue dès 2012¹.

Réemployer ou valoriser 100% des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers nécessite une coopération entre les acteurs impliqués dans la recherche et les entreprises. Les entreprises de terrassement participent à ces recherches et s'engagent à maintenir leurs efforts visant à acquérir des connaissances nouvelles, faciliter la mise à disposition de chantiers expérimentaux et mener des actions d'information et de diffusion des avancées techniques. Les sociétés d'Ingénierie s'engagent à promouvoir cette démarche dans leurs projets.

Atteindre un recyclage de 100% des routes :

Les entreprises de construction routière privilégieront les solutions qui économisent les ressources naturelles non renouvelables en favorisant une meilleure valorisation des déchets de la déconstruction en optant notamment pour un recyclage des matériaux issus de la déconstruction routière et un accroissement du recyclage des déchets des TP. D'ici à 2012, elles s'engagent à **passer d'un pourcentage de recyclage en centrale d'environ 20% aujourd'hui à 60% des matériaux bitumineux issus de la déconstruction routière**.

Ceci permettrait une économie de 4 millions de tonnes d'enrobés neufs, soit l'équivalent de la production annuelle de 10 carrières de taille moyenne et de la production annuelle de bitume d'une raffinerie de pétrole de taille moyenne.

Préserver la biodiversité et les milieux naturels :

Dans le cadre d'un partenariat général avec les maîtres d'ouvrage, les entreprises de terrassement et de construction routière s'attacheront, lors d'opérations de travaux à **préserver en priorité la biodiversité et à assurer une préservation des fonctionnalités des milieux naturels tant terrestres qu'aquatiques**. Des méthodologies et recommandations seront établies et diffusées vers les entreprises au plus tard en 2012.

Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie :

Les entreprises de terrassement et de construction routière s'engagent à l'horizon 2020 à **réduire de 33% leurs émissions de gaz à effet de serre** liées aux activités de terrassement, d'entretien routier et de construction.

Dès 2012, les entreprises de construction routière souhaitent réduire de 10% ces émissions de CO₂ grâce aux progrès sur les transports, les centrales d'enrobage et les produits routiers. Les entreprises de terrassement souhaitent quant à elles atteindre une réduction de 6% de ces émissions grâce aux progrès sur les transports. Des valeurs de référence seront fixées dès 2009.

Réduire la consommation d'eau sur les chantiers de terrassement :

Pour des raisons de sécurité et de réduction des nuisances, d'importantes quantités d'eau sont utilisées pour prévenir l'envol de poussières sur les pistes de chantiers. Les pratiques actuelles sont essentiellement empiriques. Réduire la consommation d'eau sur les chantiers nécessite de repenser et codifier les méthodes d'arrosage des pistes jusqu'alors employées. Les entreprises de terrassements s'engagent à établir des recommandations pour les membres de la Profession. Elles aboutiront sur la validation de « Plans Arrosage ». Des outils de suivi permettront de mesurer les progrès et des objectifs quantifiés de réduction de la consommation d'eau seront fixés dès 2012. **L'ambition serait de réduire de moitié la consommation d'eau.**

¹ L'amélioration de 10% s'applique à la moyenne constatée de réemploi ou de valorisation en 2010.

Accroître la performance environnementale des entreprises et de la Route :

Afin de favoriser la comparaison des solutions environnementales, un « **Eco-comparateur** » **commun aux entreprises sera mis en place**. Les indicateurs porteront sur : l'énergie consommée, les émissions de gaz à effet de serre, la préservation de la ressource naturelle. Cet « Eco – Comparateur » qui verra le jour au second semestre 2009 devrait être validé par la puissance publique.

Améliorer la sécurité routière, la sécurité des personnels, des usagers et des riverains :

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. **Une charte de la sécurité routière** intégrant ces deux objectifs sera signée durant le premier trimestre 2009 entre la Profession, la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière et la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs salariés (CNAMTS).

Participer au développement de la recherche et diffuser 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 de terrassement et de construction routière et les sociétés d'Ingénierie s'engagent à **accroître les recherches et leur collaboration** avec notamment le Réseau Scientifique et Technique (RST) de l'État, le Comité de l'innovation routière du MEEDDAT, le Comité Français des Techniques Routières (CFTR), l'Assemblée des Départements de France (ADF) et les autres associations nationales de collectivités locales. Les résultats de ces travaux pourraient aboutir à **une refonte de l'ensemble de la doctrine routière**.

Adopter un nouveau mode de partenariat : vers un Institut Français de la Route et des Infrastructures de transport :

Créer aujourd'hui les conditions d'une véritable compétitivité écologique s'avère nécessaire. Pour y parvenir, les signataires de la charte s'engagent notamment à **poursuivre en liaison avec tous les acteurs concernés leur réflexion sur la mise en place d'une plate-forme unifiée d'échanges** à partir des instances de partenariat existantes tels que le CFTR ou le Comité Français de l'AIPCR, qui pourrait aboutir, à terme, à la création d'un **Institut Français de la Route et des Infrastructures de Transport**.

II – Les représentants des professions

• La Fédération Nationale des Travaux Publics

Les activités de Travaux Publics sont nombreuses et essentielles au développement des services aux personnes et des territoires. Elles améliorent la mobilité, l'intermodalité et l'accessibilité (transports). Elles favorisent le développement économique (desserte et aménagement des équipements industriels et logistiques...). Elles garantissent la sécurité des usagers, des approvisionnements et des services (réseaux d'eau, de gaz, d'électricité...). Elles assurent un environnement de qualité (déchets, éclairage, énergie, loisir, éco-quartiers, rénovation urbaine...).

Elles représentent plus de 8 300 entreprises, emploient 272 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires en 2007 de plus de 43 milliards d'euros en France et de 22 milliards d'euros à l'international.

La Fédération Nationale des Travaux Publics avec le concours de ses syndicats de spécialités et de ses fédérations régionales accompagne les entreprises de travaux publics sur la voie de la croissance durable.

• Le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France

Les activités de terrassement (remblais, couches de formes, plateformes...) concernent l'ensemble des infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, aéroportuaires et portuaires et plus largement l'aménagement du territoire. Elles représentent près de 18% du chiffre d'affaires des Travaux Publics. Les opérations sur les grands ouvrages en terre pour les infrastructures de transport représentent un chiffre d'affaires de près de 1,5 milliard d'euros.

La Profession, fédérée sous l'égide du Syndicat Professionnel des Terrassiers de France, se structure autour d'une vingtaine d'opérateurs nationaux et régionaux.

Les entreprises de terrassement ont un rôle particulier en matière de développement durable : elles interviennent en premier sur le « terrain » et restent présentes tout au long du déroulement du chantier. Elles ont à prendre des mesures en matière de protection de la nature, de prévention des nuisances, de traitement des pollutions... De plus, ce sont elles qui modèlent les terres pour une meilleure intégration de l'infrastructure dans le paysage.

- Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française

Les activités des entreprises de construction routière ont considérablement évolué ces dix dernières années. Elles portent essentiellement sur l'entretien des réseaux urbains et interurbains, sur la réalisation de voies de transport collectif en site propre et sur l'aménagement des villes. Elles accompagnent le développement économique en réalisant les aménagements des zones d'activité et logistiques. Avec 2 000 établissements répartis sur l'ensemble du territoire, ces entreprises sont des acteurs de proximité et de services. Elles assurent plus de 35% du chiffre d'affaires des Travaux Publics et emploient 110 000 collaborateurs.

Les entreprises de construction routière ont bâti leur savoir-faire et leur notoriété grâce à une coopération exemplaire avec les acteurs publics et notamment le réseau scientifique et technique du MEEDDAT.

C'est en effet dans le cadre d'échanges techniques entre Maîtrise d'ouvrage, Maîtrise d'œuvre et entreprises que notre pays a développé une doctrine routière unique que les autres pays nous envient.

C'est un véritable patrimoine constitutif du savoir-faire français. Il constitue aujourd'hui une base crédible pour répondre aux nouveaux enjeux du développement durable et favoriser les innovations en matière d'économie d'énergie, de qualité de service et de qualité environnementale.

- Syntec-Ingénierie

Les sociétés d'Ingénierie étudient, conçoivent, font réaliser des systèmes, des ouvrages, des équipements ou des produits, qui permettent de répondre aux exigences de qualité globale et durable. Elles rassemblent des professionnels de formations et spécialisations diverses dans les secteurs des infrastructures, du bâtiment, de l'industrie et du conseil en technologie.

Elles assument différentes missions de conseil, conception, management, contrôle des réalisations des ouvrages et des produits, et de l'assistance à la formation.

Syntec Ingénierie est composé d'ingénieries de grands projets pour des ouvrages complexes, d'ingénieries de spécialités, véritables experts techniques et d'ingénieries de proximité, offrant une gamme de services variés et reconnus au niveau international.

Le secteur compte 215 000 emplois pour un CA de 36 milliards d'euros.

Dans le secteur de la construction, les sociétés d'Ingénierie ont, auprès des maîtres d'ouvrage et des entreprises, un rôle privilégié de conseil en matière de développement durable grâce à leurs missions de maîtres d'œuvre, concepteurs, prescripteurs, managers de projet, facilitateurs et formateurs.

La Fédération professionnelle de l'Ingénierie a l'objectif de signer une convention d'engagement volontaire spécifique correspondant à son rôle transversal dans le secteur de la construction, et se déclare prête par ailleurs à co-signer chacune des conventions dans ses secteurs d'activité.

III- Engagements des signataires

Concevoir, construire et entretenir des infrastructures routières performantes sur le plan économique, responsables sur le plan social et respectueuses de l'environnement est un défi que relèvent **les entreprises de terrassements et de construction routière et les sociétés d'Ingénierie**.

Que ce soit au plan économique, social ou environnemental, elles s'engagent avec des projets concrets pour un développement durable.

1 - Préserver les ressources non renouvelables

Lors d'opérations de terrassement, de construction, d'aménagement ou d'entretien portant sur les infrastructures routières, les solutions de réemploi des matériaux ou de valorisation, notamment par recyclage, des déchets issus de la déconstruction, seront privilégiées.

Des solutions peuvent être mises en œuvre rapidement en passant au stade d'une application généralisée. Une évaluation basée sur le retour d'expérience permettra de valider les modalités de leurs mises en œuvre. D'autres nécessitent encore des sauts technologiques et économiques pour une application à plus long terme.

- Réemployer ou valoriser 100% des matériaux extraits sur les chantiers

A l'horizon 2020, les entreprises de terrassement se fixent pour objectif **de réemployer** ou valoriser **100% des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers**. Elles s'engagent en outre, à **éviter de recourir à des emprunts ou carrières extérieurs aux projets** : « **zéro apport extérieur** »².

Selon les caractéristiques géotechniques des chantiers, le pourcentage de réemploi des matériaux en l'état se situe de manière générale entre 40% et 80%. Afin de fixer une valeur de référence, la Profession réalisera un état des lieux des pratiques en matière de réemploi des matériaux à l'échéance 2010. Une amélioration de 10% du pourcentage de réemploi ou de valorisation des matériaux est attendue dès 2012³.

Par ailleurs, certains matériaux « non conformes » aux spécifications techniques (matériaux argileux très humides par exemple) sont aujourd'hui mis en dépôt. Les recherches (traitement) permettent cependant d'envisager à terme leur utilisation future.

Les entreprises de terrassement participent à ces recherches (*cf. paragraphe 7*) et s'engagent à maintenir leurs efforts visant à acquérir des connaissances nouvelles, faciliter la mise à disposition de chantiers expérimentaux et mener des actions d'information et de diffusion des avancées techniques.

- Atteindre un recyclage à 100% des routes

Les entreprises de construction routière entendent privilégier les solutions qui économisent les ressources naturelles non renouvelables (produits de carrières et produits du raffinage) en **favorisant une meilleure valorisation des matériaux issus de la déconstruction routière** et un accroissement du recyclage des déchets des TP.

Valorisation des matériaux bitumineux

La production annuelle d'enrobés ces trois dernières années a été en moyenne de 40 millions de tonnes. Les matériaux issus de la déconstruction routière (rabotage et relevage) représentent une moyenne annuelle de 6,5 millions de tonnes sur la même période. A ce jour, seuls 23% de ces matériaux nobles sont réutilisés dans la production de nouveaux enrobés (soit 1,7 millions).

D'ici à 2012, les entreprises de construction routière s'engagent à passer d'un pourcentage de recyclage en centrale de 23% aujourd'hui à 60% des matériaux bitumineux issus de la déconstruction routière⁴. Un nouvel objectif sera fixé en 2012 pour les années suivantes pour se rapprocher des niveaux de recyclage pratiqués dans certains pays (Allemagne 82% en 2007, États-Unis 80% en 2007) et de celui fixé par la directive 2008/98/CE (minimum de 70% d'ici à 2020).

² Il s'agira d'optimiser l'équilibre déblais-remblais des projets (mouvements de terre). En cas de déficit en matériaux d'un chantier, les entreprises de terrassement rechercheront prioritairement :

- des emprunts de matériaux dans l'emprise des chantiers, par possibilités d'aménagements du projet intégrés dans le paysage (élargissements de zones de déblais, adoucissements de talus...) ou des emprunts de matériaux contigus ou proches du projet, faisant l'objet d'une remise en état environnementale.
- des apports de matériaux extérieurs disponibles en provenance d'autres chantiers proches.

³ L'amélioration de 10% s'applique à la moyenne constatée de réemploi ou de valorisation en 2010.

⁴ Ce qui correspondrait selon les données 2007 à un recyclage équivalent à 4 millions de tonnes d'enrobés neufs (10% de la production nationale) et permettrait chaque année une économie de la production annuelle de 10 carrières de taille moyenne (400 000 Tx 10) et une économie supérieure à la production annuelle de bitume d'une raffinerie de pétrole de taille moyenne (200 000 tonnes de bitume économisées).

Il sera créé dès 2009 un système d'information sur les centrales et agences de travaux pour le suivi des pratiques sur le recyclage (quantités, nature et taux). La profession établira des recommandations pour ses membres en matière de tri sur plates-formes ou centrales et de traçabilité des déchets.

Le MEEDDAT s'engage à rechercher l'obtention, dès 2009, d'enrobés avec au moins 20% d'agrégats réemployés, sur ses chantiers comportant un fraisage des couches existantes.

Excédents de chantiers et déchets des TP

Par ailleurs, les entreprises de terrassement et de construction routière s'engagent à accroître les recherches en liaison avec le réseau scientifique et technique de l'État et le Comité de l'innovation routière (MEEDDAT) et à développer les expérimentations en vue de définir et d'actualiser les cadres techniques et normatifs, notamment au sein du CFTR (cf. paragraphe 7) pour la valorisation des matériaux et des déchets issus de la déconstruction (TP). Des objectifs de valorisation seront fixés dans le cadre de la convention prévue entre le MEEDDAT et la FNTP.

Le MEEDDAT s'engage à prévoir systématiquement, dès 2010, dans ses marchés de travaux, la possibilité de réemploi des matériaux, de leur recyclage ou de la valorisation de déchets, ou à **ouvrir ses marchés de travaux à de telles variantes**.

Le MEEDDAT étudiera également la possibilité d'accélérer les procédures administratives d'autorisations d'emprunts de matériaux liés aux projets lors des opérations de terrassement.

Un document de référence sur les chantiers à très fort taux de recyclage sera élaboré en partenariat, dans le cadre du Comité Français des Techniques Routières (CFTR) en vue d'être édité d'ici le premier semestre 2010. De même le CFTR inscrira à son programme la mise à jour des différents guides techniques sur le recyclage.

Une campagne nationale en faveur du recyclage sera lancée au cours du 1er semestre 2009 dans le cadre de rencontres techniques associant l'ensemble des acteurs concernés. Le MEEDDAT s'engage à promouvoir des opérations de recyclage et de valorisation auprès des collectivités locales. Cette promotion concernera notamment les techniques à froid et le retraitement en place.

2 - Préserver la biodiversité et les milieux naturels

Dans le cadre d'un partenariat général avec les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre, les entreprises de terrassement et de construction routière s'attacheront, lors d'opérations de travaux à **préserver en priorité la biodiversité et à assurer une préservation des fonctionnalités des milieux naturels tant terrestres qu'aquatiques**.

Le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France établira et diffusera des méthodologies et des recommandations en matière de management environnemental en partenariat avec les acteurs techniques concernés au plus tard en 2012. Elles porteront sur :

- une prise de connaissance approfondie, avant tous travaux, des données relatives à la biodiversité et aux fonctionnalités écologiques des milieux, de manière à identifier et hiérarchiser les enjeux ;
- la création et la généralisation d'une signalétique spécifique en faveur de la protection des zones sensibles, accompagnée d'une communication sur la conduite à tenir ;
- la mise en œuvre de solutions d'organisation du chantier préservant au mieux la biodiversité et les corridors écologiques : emplacement des pistes de chantier, des zones de dépôts de matériaux ;
- le renforcement et la formalisation des dispositions d'organisation, de contrôle et de suivi des différentes phases du chantier ;
- une politique de communication et de sensibilisation du personnel sur les chantiers ;
- la réhabilitation complète, dès la fin du chantier, des espaces naturels et des fonctionnalités détériorés.

De plus, les entreprises de terrassement et de construction routière s'engagent à un devoir d'alerte auprès des différentes parties prenantes lors des opérations de construction, d'aménagement et d'entretien.

Syntec-Ingénierie s'engage à développer les compétences de management environnemental et en expertise dont auront besoin les maîtres d'ouvrage et les entreprises pour mettre en œuvre cet engagement.

Parallèlement, le MEEDDAT s'engage à transmettre dans ses appels d'offre de marchés de travaux l'ensemble des informations relatives à la biodiversité et aux continuités écologiques et invitera les collectivités locales à faire de même.

Les deux professions soutiendront avec le concours de la FNTP des recherches dans ce domaine (cf. *paragraphe 7*), notamment sous forme de thèses ou de contrats CIFRE (Convention industrielle de Formation par la recherche) auxquels sera associé Syntec Ingénierie

Il sera également créé en 2010 un **prix « Espaces Naturels Sensibles et Routes »** en liaison avec l'Assemblée des Départements de France.

3 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie

La France s'est fixé un objectif de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre de 3% par an et d'une division par quatre de ses émissions d'ici à 2050. Le conseil européen a adopté un objectif de réduction de 20% à 2020.

Les entreprises de terrassement et de construction routière s'engagent à l'horizon 2020 à **réduire de 33% leurs émissions de gaz à effet de serre** liées aux activités de terrassement, d'entretien routier et de construction.

Dès 2012, **les entreprises de construction routière** souhaitent réduire de 10% ces émissions de CO₂ grâce aux progrès sur les transports, les centrales d'enrobage et les produits routiers. Les entreprises de terrassement souhaitent quant à elles atteindre une réduction de 6% de ces émissions grâce aux progrès sur les transports. Des valeurs de référence seront fixées dès 2009.

- **Optimisation de la fonction « transport »**

Les transports sont responsables d'une grande partie des émissions de GES. Les entreprises axeront leurs efforts sur :

- la diminution des transports résultant de l'optimisation des mouvements de terre lors des opérations de terrassement ou de recyclage en place
- la modernisation et l'entretien du matériel et des engins
- les conditions d'utilisation des engins (éco-conduite et systèmes d'informations)
- la contribution à la recherche de nouvelles sources d'énergie auprès des constructeurs de matériels

- **Amélioration de l'efficacité énergétique des centrales d'enrobage fixes et mobiles et des usines de liants**

Un système d'information de la consommation en énergie des centrales d'enrobage et des usines de liants sera établi sous l'égide de la profession d'ici au 1^{er} janvier 2010. La profession adoptera en 2011 des recommandations sur la mise en place d'indicateurs de suivi de l'efficacité énergétique. Un système d'information assurera par ailleurs la traçabilité des produits fabriqués.

La démarche « 1, 2, 3 environnement » sera encouragée dans le cadre d'une démarche de certification ISO 14001. Un guide technique élaboré en liaison avec le MEEDDAT permettra d'adapter un référentiel spécifique aux activités industrielles afin d'accompagner les entreprises dans la mise en œuvre de leur système de management environnemental. **Les entreprises de construction routière se fixent pour objectif de parvenir à une certification de leurs outils industriels à raison de 50% en 2012.** Un nouvel objectif sera fixé fin 2012 pour les années suivantes.

- **Abaissement de la température des produits routiers**

La promotion des « enrobés tièdes » sera assurée auprès de l'ensemble des donneurs d'ordre publics et des maîtres d'œuvre. Un document technique sera réalisé sous l'égide du CFTR au second semestre 2009 et le MEEDDAT proposera des chantiers intégrant cette technique. L'objectif est de passer d'ici à 2012 à un triplement de l'utilisation de ce type de produits (3). Un bilan sera effectué à la

fin 2012 sur les gains obtenus en matière d'énergie économisée et de réduction de gaz à effet de serre.

• Outil de suivi et de mesure des GES

La FNTP a engagé la réalisation d'un outil de mesures de l'impact des activités de Travaux Publics en termes de gaz à effet de serre. Le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France comme l'USIRF participent à la réalisation de cet outil. Il permettra d'évaluer le volume de GES produits dans le cadre des activités des travaux publics pour les engins de chantier et les véhicules de transport. Il sera effectif au premier semestre 2009 et intégré dans la convention d'engagement de la FNTP.

Syntec-Ingénierie s'engage à mettre à disposition l'expertise et les outils dont elle dispose pour développer les méthodes de modélisation adaptées à la conception et à la mesure de ces engagements.

4 - Réduire la consommation d'eau sur les chantiers de terrassement

Les opérations de terrassement nécessitent l'utilisation d'importantes quantités d'eau. D'un point de vue technique, elle se justifie pour le « compactage » des matériaux, afin d'éviter une déformation future des ouvrages. Pour des raisons de sécurité et de réduction des nuisances, l'eau est également utilisée pour prévenir l'envol de poussières sur les pistes de chantiers.

Les pratiques actuelles sont essentiellement empiriques. Réduire la consommation d'eau sur les chantiers nécessite de repenser et codifier les méthodes d'arrosage des pistes, jusqu'alors employées :

- recensement et suivi des ressources
- quantification et planification des besoins
- adéquation du matériel
- mise en place de procédures d'arrosage

Les entreprises de terrassements s'engagent à établir des recommandations pour les membres de la Profession. Elles aboutiront sur la validation de « Plans Arrosage ». Des outils de suivi permettront de mesurer les progrès et des objectifs quantifiés de réduction de la consommation d'eau seront fixés dès 2012. **L'ambition serait de réduire de moitié la consommation d'eau.**

D'autres voies devront également être explorées afin de réduire la consommation d'eau. Il s'agira notamment de réexaminer les conditions de compactage des matériaux : type de matériels et intensité de compactage. Ceci nécessite la mobilisation de nombreux acteurs dans le cadre de programme de recherche : cf. paragraphe 7.

5 - Accroître la performance environnementale des entreprises et de la Route

Les entreprises souhaitent proposer à leurs donneurs d'ordre publics des solutions concrètes et innovantes incluant des objectifs de réduction de la consommation d'énergie, de l'émission des gaz à effet de serre et de préservation des ressources naturelles dans le cadre d'appels d'offres de travaux de construction ou d'entretien d'infrastructures routières.

Afin de favoriser la comparaison des différentes solutions d'un point de vue environnemental, un « **Eco-comparateur** » (logiciel intégrant des données d'Analyse du Cycle de Vie) commun aux entreprises de terrassement, de construction et d'entretien d'infrastructures routières sera mis en place.

Il comportera au moins trois indicateurs de performance environnementale portant sur:

- l'énergie consommée
- les émissions de gaz à effet de serre
- la préservation de la ressource naturelle

Cet « Eco – Comparateur » qui verra le jour au second semestre 2009 devrait être validé par la puissance publique (validation ADEME). Les données de référence devront être actualisées tous les 3 ans en collaboration avec le réseau scientifique et technique du MEEDDAT, notamment le LCPC, et intégrer les autres indicateurs mis en place par la profession (efficacité énergétique des centrales, produits, transport... cf paragraphe 3).

Les sociétés d'ingénierie développeront des méthodologies qui permettront d'intégrer ces indicateurs de performance.

6 - Améliorer la sécurité routière, la sécurité des personnels, des usagers et des riverains lors des opérations de travaux

Les entreprises innovent depuis de nombreuses années sur un plan technique notamment dans le domaine des revêtements, dans le choix des matériaux et des équipements de sécurité (signalisation, dispositifs de retenue...). Elles sont parties prenantes avec l'ensemble des acteurs concernés au développement des systèmes de transports intelligents (ITS) favorisant une meilleure exploitation des réseaux et information des usagers et donc une plus grande sécurité.

L'ingénierie dispose d'une expertise reconnue dans les domaines des études de déplacement multimodales et de l'ITS. Elle est en mesure de jouer un rôle auprès des maîtres d'ouvrage et entreprises en vue de créer des conditions d'une mobilité durable à l'occasion de ces chantiers.

Les entreprises intègrent par ailleurs la prévention du risque routier dans l'organisation du travail. L'USIRF est engagée dans la mise en œuvre d'objectifs de diffusion de recommandations et de bonnes pratiques en relation de partenariat avec la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière et la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés.

Elle est également impliquée dans le cadre du réseau des correspondants départementaux initiés par l'Assemblée des Départements de France et dans le cadre de journées de la sécurité routière organisées par l'Association des Maires de France.

Les collaborateurs des entreprises interviennent le plus souvent dans des conditions de chantiers sous circulation comme d'ailleurs l'ensemble des agents publics et territoriaux en charge de l'entretien et de l'exploitation des réseaux routiers. Ils sont exposés comme les riverains et les usagers.

Compte tenu du nombre important de chantiers réalisés chaque année (+ de 200 000 pour les travaux routiers ou de voirie urbaine), et de la nécessité de progresser encore et collectivement pour prévenir le risque routier (première cause de mortalité au travail tous secteurs confondus), les signataires conviennent **d'engager un effort particulier sur les conditions de réalisation des chantiers sous circulation**. Ils souhaitent par ailleurs amplifier les actions menées en matière de conduite apaisée et d'éco - conduite.

Une charte de la sécurité routière intégrant ces deux objectifs sera signée durant le premier trimestre 2009 entre la profession, la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière et la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs salariés (CNAMTS). Un groupe de travail spécifique sur les chantiers sous circulation sera mis en place au premier trimestre 2009 associant le MEEDDAT, l'ADF et les autres associations nationales de collectivités locales, l'ASFA et la profession.

L'ingénierie s'engage à développer les méthodes d'évaluation des chantiers sous circulation face aux enjeux du développement durable : émission de gaz à effet de serre et de polluants, impacts sociaux et économiques, ... Ces méthodes seront mises à disposition des maîtres d'ouvrage et des entreprises à chaque phase des projets : conception, comparaison de variantes, réalisation des travaux, exploitation de l'infrastructure.

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 (cf. paragraphe 7).

7 - Participer au développement de la recherche et diffuser l'innovation

- Vers une « refonte » de la doctrine technique et normative

Les pratiques actuelles des entreprises de terrassement et de construction routière sont formalisées dans des guides techniques. Certaines règles ont cependant été établies dans un contexte où les économies d'énergie et de ressources non renouvelables (eau, matériaux...) n'étaient pas prioritaires. 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.

A terme, **de nouveaux cadres techniques et normatifs devront être mis en place** en matière de réemploi des matériaux d'une part, et d'autre part de valorisation des déchets issus de la déconstruction des routes (chaussées bitumineuses, en béton et en asphalte).

Les entreprises de terrassement et l'industrie routière s'engagent à accroître les recherches et leur collaboration avec notamment le réseau scientifique et technique (RST) de l'Etat, l'ADF, le Comité de l'innovation routière du MEEDDAT, le Comité Français des Techniques Routières permettant une refonte de l'ensemble de la doctrine routière.

- Participer aux programmes de recherche, diffuser et utiliser les connaissances

Les entreprises de terrassement et de construction routière s'engagent à proposer des techniques innovantes par le montage ou la participation à des projets nationaux de recherche notamment dans les domaines suivants :

- valorisation par recyclage des matériaux de chantier
- préservation des ressources (eau et matériaux d'extraction)
- réemploi ou valorisation des matériaux extraits des chantiers
- conditions de compactage des matériaux
- réduction des consommations d'énergie et des émissions des GES
- biodiversité
- réduction du bruit
- infrastructures intelligentes
- gênes occasionnées sur les chantiers
- sécurité routière

D'importants programmes de recherche sont déjà engagés à l'instar du programme de recherche TerDOUEST (Terrassements Durables – Ouvrages En Sols Traités) sélectionné par l'ANR (Agence Nationale de la Recherche). Ce programme représente un montant global de 4,2 millions d'euros regroupant 12 partenaires (LCPC, LHOIST, CNRS...) dont le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France (apport de 479 000 €).

L'Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française soutient également un programme de coopération territoriale sur l'espace sud-ouest européen SUDOE (INTERREG IV b) : TRACC (Techniques Routières Adaptées au Changement Climatique) ; il concerne l'Espagne, le Portugal et la France et est piloté par le CETE du Sud-Ouest (LRPC Toulouse). L'USIRF a un partenariat de recherche avec le LCPC. Dès 2009, de nouvelles actions de recherche sont programmées sur les champs des économies d'énergie (techniques à froid) et du recyclage des matériaux (propriétés d'adhérence et matériaux recyclés).

Le MEEDDAT s'engage à renforcer sa politique d'innovation routière, à assurer des expérimentations sur chantier, à actualiser les spécifications techniques et à assurer la promotion de cette politique auprès des maîtres d'ouvrage. Dès 2009, un bilan annuel de ces expérimentations sera rendu public pour assurer la promotion et le déploiement des innovations. Il sera fait un bilan au 1er semestre 2011 de cette politique de l'innovation en vue de son adaptation et de son amplification.

Grâce à son implication tout au long de la vie des projets (assistance à maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, conception amont, supervision des travaux...), l'Ingénierie est un vecteur efficace pour disséminer les meilleures pratiques et les innovations. Elle s'engage donc à mettre en pratique cette politique d'innovation.

8 - Adopter un nouveau mode de partenariat : vers un Institut Français de la Route et des Infrastructures de Transport

La maîtrise des techniques au plan national offre un véritable point d'appui pour les maîtres d'ouvrage (gestionnaires de réseaux et de voirie), pour les maîtres d'œuvre dans leurs missions d'ingénierie ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage, pour l'État dans ses relations européennes (normalisation), pour les entreprises dans leur développement en France et à l'international.

Elle doit prendre en compte les nouvelles attentes en matière d'environnement, de services liés à la mobilité des personnes et des biens et à l'accessibilité des territoires. Elle doit apporter aussi des réponses aux enjeux du changement climatique.

Pour assurer cette maîtrise, les acteurs concernés (État et son réseau scientifique et technique, collectivités locales, ensemble des maîtres d'ouvrages et maîtres d'œuvres, entreprises), doivent pouvoir disposer d'un langage commun (corpus technique et règles de l'art), de lieux d'échanges et de diffusion des connaissances, d'accélérateurs d'innovations, de labels, de référentiels communs et d'instances de qualification. L'intégration de la dimension européenne et internationale et le regroupement des partenariats s'avèrent stratégiques.

Il faut aujourd'hui créer les conditions d'une véritable compétitivité écologique. Pour y parvenir, des paliers sont à franchir. Ils touchent autant aux techniques, qu'aux systèmes de management, aux modes de partenariat et d'échanges avec l'ensemble des acteurs.

Pour franchir ensemble ces paliers, les signataires de la charte s'engagent :

- à poursuivre en liaison avec tous les acteurs concernés leur réflexion sur la mise en place d'une plate-forme unifiée d'échanges à partir des instances de partenariat existantes tels que le CFTR ou le Comité Français de l'AIPCR, **qui pourrait aboutir à terme à la création d'un Institut Français de la Route et des Infrastructures de Transport**. L'objectif est de permettre à notre pays de disposer d'ici à 3 ans d'une instance partenariale de référence en matière de conception, de construction, d'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport.
- à conforter les échanges techniques de tous les acteurs notamment dans le cadre des animations organisées sous l'égide des Conférences Techniques Interdépartementales des Transports et de l'Aménagement (CoTITA);
- à promouvoir les bonnes pratiques notamment en soutenant les actions de l'Observatoire « Route et Mobilité Durables ».

9 – Promotion auprès des acteurs concernés et déclinaison locale des engagements

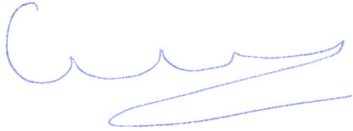
Le MEEDDAT, l'ADF, la FNTP, le SPTF, l'USIRF et Syntec-Ingénierie s'engagent à promouvoir conjointement les objectifs de cette convention auprès de leurs partenaires nationaux et locaux, les collectivités territoriales et des maîtres d'ouvrages publics et privés en charge des grandes infrastructures terrestres et maritimes. Les objectifs de progrès seront également déclinés au plan régional et local.

10 – Procédure de suivi de l'évaluation des engagements

Les actions prévues dans la présente convention feront l'objet d'un suivi spécifique périodique selon leur nature. Un bilan des actions et des résultats obtenus au plan national comme local par les signataires, sera établi conjointement et annuellement et rendu public. Chacun des partenaires signataires adressera ses éléments au SETRA qui assurera le secrétariat de la convention.

Fait à Paris, le 25 mars 2009

Jean-Louis BORLOO, ministre d'Etat,
Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du
Développement durable et de l'Aménagement du
Territoire



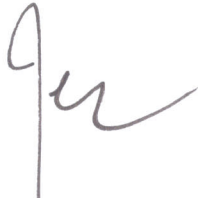
Chantal JOUANNO,
Secrétaire d'Etat chargé de l'Ecologie



Claudy LEBRETON
Assemblée des Départements de France



Patrick BERNASCONI
Fédération Nationale des Travaux Publics



Xavier LEPERCQ
Union des Syndicats de l'Industrie Routière
Française



Michel LALLEMENT
Syndicat Professionnel des Terrassiers de
France



Alain BENTEJAC
Fédération Syntec-Ingénierie

