

I - PREAMBULE

Aujourd'hui, la prise en compte des transitions (climatiques, écologiques, numériques, décarbonations) réinterroge les pratiques et les politiques publiques d'aménagement et de gestion des infrastructures.

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

Ainsi, un pacte d'engagement à l'horizon 2030, conclu au niveau national le 21 janvier 2021, 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.

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.

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

Les avancées technologiques pourront faire encore évoluer les engagements du présent pacte.

Rappel des engagements indiqués dans le pacte national :

- 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.

II – ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES

2-1 / Valoriser le réemploi de matériaux.

Cet engagement, qui vise à réduire l’empreinte environnementale des infrastructures existantes et nouvelles, porte sur leur construction, leur entretien et leur exploitation.

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, prévoit un taux de valorisation des déchets du Bâtiment et des Travaux de 70% en 2020. Notre secteur valorise actuellement 76 %.

A l’horizon 2025, les entreprises se fixent pour objectif de réemployer ou valoriser 100% des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers. A l’exception de matériaux non réutilisables (car pollués ou gonflants ou autres).

Matériaux recyclés sur les chantiers (en % sur tonnage)	
2020	2025
76%	100%

2-2 / Intégrer des matériaux issus d’autres filières

Ce sont des matériaux issus de divers chantiers de la construction, déposés dans un centre de recyclage pour y être revalorisé (MIOM, concassage de béton, produits alternatifs de type 1, 2 ou 3).

Le Maître d’Ouvrage s’engage à promouvoir le recours à ces matériaux, dans la mesure où ils répondent aux performances requises.

2-3 / Recycler les enrobés bitumineux

Lorsque le chantier s’y prête, le Maître d’ouvrage s’engage dans ses marchés à prévoir une distinction, s’agissant de la déconstruction entre les matériaux « blancs » et « noirs » avec un objectif de retour aux enrobés de 100 % des fraisats (sauf présence d’amiante ou de HAP).

Les entreprises s’engagent à ne pas mélanger leur stock de fraisats, à les identifier et à assurer une traçabilité permettant la meilleure utilisation possible.

Réintroduction des agrégats d’enrobés (en % sur tonnage)	
2020	2025
17%	25%

Les entreprises s’engagent à réemployer ou valoriser 100 % des agrégats d’enrobés bitumineux.

Le Maître d’Ouvrage dans son rôle de prescripteur, privilégiera la réutilisation des agrégats dans les enrobés mis en œuvre sur ses chantiers.

L’objectif est que l’intégralité de ces agrégats puisse être valorisé dans des enrobés bitumineux.

2-4 / Valoriser les techniques routières à basse température

En termes de technique routière, les entreprises s’engagent à valoriser et proposer au Maître d’Ouvrage autant que possible des techniques à basse température qui sont plus préservatrices de l’environnement que les techniques à chaud. Il s’agit aussi de favoriser la gestion de la ressource en termes de disponibilité.

Enrobés avec des températures abaissées à moins de 150°C (en % sur tonnage)	
2020	2025
15%	20%

Le Maître d’Ouvrage s’engage quant à lui à promouvoir le recours aux enrobés à basse température dans ses procédures de consultation, et se laisse la possibilité à ouvrir celles-ci aux variantes techniques.

2-5 / 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.

Au-delà de la biodiversité, cet engagement vise également à généraliser les actions de protection de la ressource en eau.

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

2-6 / Participer à la diffusion de l’innovation

Le Maître d’Ouvrage et les entreprises s’engagent ainsi :

À favoriser la mise en œuvre d’un programme prévisionnel d’innovation portant sur l’aménagement, la modernisation et l’entretien des infrastructures routières et cyclables, pour favoriser les expérimentations et diffuser l’innovation.

À réaliser conjointement un bilan en fin de chaque année.

Il s’agit entre autres de :

Retraiter (recyclage) en place	Favoriser l’expérimentation de variantes, en tenant compte des délais d’étude et de diagnostic.
Réduire l’empreinte carbone	Favoriser l’intégration de l’empreinte carbone dans les critères de sélection des offres (CO2, GES)
Ouvrir les marchés aux variantes environnementales	Favoriser l’expérimentation de variantes, en tenant compte des délais d’étude et de diagnostic.
Libérer l’innovation dans les infrastructures pour les produits et procédés innovants	Favoriser les opérations liées à des démonstrateurs de solutions
Favoriser des revêtements/aménagements phoniques	A expérimenter
Introduire des matériaux/produits innovants dans des zones accidentogènes	A expérimenter

2-7 / Renforcer la sécurité routière des personnels, des usagers et des riverains

Cet engagement qui s'inscrit dans les politiques nationales de prévention de l'accidentologie routière, vise à réduire au maximum les risques sur les chantiers, que ce soit pour les salariés, les usagers, et les riverains. L'engagement porte également sur les aspects de santé et d'hygiène au travail.

Le Maître d'Ouvrage privilégiera, quand cela sera possible, la fermeture des routes lors de la réalisation des chantiers.

Renforcer la sécurité sur les chantiers

% de demandes de routes barrées autorisées
--

Lorsque la fermeture des routes s'avère impossible, les signataires conviennent d'engager un effort particulier sur les conditions de réalisation des chantiers sous circulation. Ils souhaitent amplifier les actions menées en matière de conduite apaisée et d'éco-conduite.

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

Pour cela le Maître d'Ouvrage met en œuvre avec l'appui des entreprises une démarche pour améliorer la sécurité de tous sur l'ensemble de son réseau, sur les voies limitées à moins de 90 km/h :

- optimisation de la fluidité sur le réseau,
- renforcement de la signalétique sur les chantiers,
- développement des panneaux d'information,
- formation, sur le chantier, du personnel dédié à la circulation,
- suivi de l'accidentologie accompagné d'une priorisation des actions à mener.

III – PROCÉDURE DE SUIVI DE L'ÉVALUATION DES ENGAGEMENTS

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

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

Le comité de suivi du présent pacte d'engagement validera les indicateurs qui ne sont pas encore définis et les éventuelles évolutions à apporter aux indicateurs existants, en lien avec les dispositifs d'animation locale s'il existe et de suivi du pacte national. Il validera également les indicateurs annuels issus de la réalisation de ces engagements, qu'il transmettra à l'IDRRIM pour alimenter les indicateurs du pacte national.

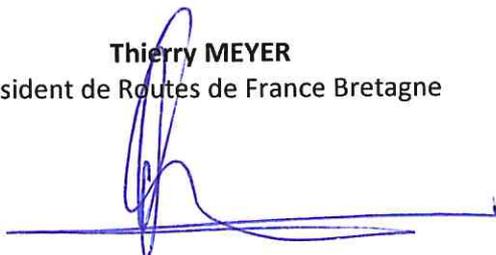
Fait en 4 exemplaires,

A Vezin le Coquet, le 16 février 2022

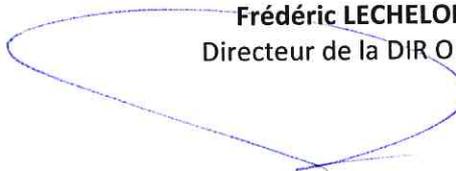
Éric FISSE
Directeur de la DREAL Bretagne



Thierry MEYER
Président de Routes de France Bretagne



Frédéric LEHELON
Directeur de la DIR Ouest



François COVILLE
Président de la FRTP Bretagne

