

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, 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.

Ce 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.

A 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.

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

Ces principes sont inscrits dans le présent pacte d'engagement spécifique au territoire départemental. Ainsi, les signataires de la présente convention confirment leur soutien aux principes énoncés dans le pacte d'engagement national des acteurs des infrastructures de mobilité.

Article I – Engagements globaux

A. Rappels des objectifs du pacte d'engagement national

Dans leurs champs de compétences respectifs et en tenant compte des enjeux particuliers du département, les signataires s'engagent à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour appliquer, à leur échelle, les engagements fixés dans le pacte national des acteurs des infrastructures de mobilité, signé le 21 janvier 2021.

C'est dans cet esprit que le présent pacte est établi.

Les engagements indiqués dans le pacte national sont :

- 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 :

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

B. Les enjeux du territoire

Avec 431 437 habitants en 2019, l'Eure-et-Loir devrait selon les projections démographiques de l'INSEE, gagner en moyenne 806 habitants par an d'ici 2050. Au plus près de l'Île de France, il affiche un tourisme en plein essor selon l'INSEE avec un nombre de nuitées en hausse (14% en cinq ans).

D'autre part, l'Eure-et-Loir constitue le département historique du développement éolien avec en 2019 50% des éoliennes de la région.

Au niveau du réseau de transport, 38% de la population du département vit dans une zone blanche de mobilité c'est-à-dire vivant dans des communes non desservies par un réseau de transport. L'infrastructure routière est donc très souvent le seul moyen de se déplacer. Une mobilité qui reste dense sur le département avec la ligne TER Nogent-Le-Rotrou/Chartres/Paris qui représente plus de 40% de la fréquentation TER régionale. Le département concentre à lui seul plus d'un tiers des aires de covoiturages et 18% des bornes publiques de recharges électrique en région.

Le Département s'est engagé dans une démarche prospective pour imaginer le réseau de demain et notamment esquisser les besoins nouveaux et évolutions indispensables dans les nouvelles mobilités. La crise de la COVID19 n'a fait que renforcer cette nécessité, en faisant notamment émerger de nouvelles attentes, et en particulier vers l'usage du vélo du quotidien.

Au titre du présent pacte d'engagement des acteurs des infrastructures de mobilité, l'enjeu principal est donc de pouvoir fédérer le Conseil Départemental et les entreprises, représentées par leurs organisations professionnelles, autour des projets techniques et des bonnes pratiques permettant de continuer à aménager, entretenir et exploiter le réseau routier départemental de façon durable.

L'objectif des acteurs est donc d'intégrer toujours plus, en fonction de l'évolution des connaissances et des technologies, les trois composantes du développement durable (environnement, économie et social) dans leurs activités, depuis les études, la conception, la réalisation jusqu'à l'entretien et l'exploitation des infrastructures. Ils partagent la même volonté de consommer et de produire de façon durable, d'économiser les énergies pour lutter contre le réchauffement climatique, de préserver la biodiversité et les ressources en eau, de prévenir et de gérer les impacts sur l'environnement et la santé, de travailler en partenariat sur l'optimisation de solutions techniques garantes du long terme et innovantes, et d'utiliser tous les outils offrant des perspectives d'avenir dans la construction, la gestion et l'usage des infrastructures.

C. Engagements des signataires

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, de construction routière et les sociétés d'ingénierie.

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

C'est pourquoi, les entreprises de terrassements, de construction routière et le Département s'engagent sur la gestion des matériaux sur les chantiers.

Quand il s'agit de gérer les matériaux de chantier, il y a plusieurs cas de figure, il est important de bien définir chaque cas :

- **le réemploi de matériaux** : Il s'agit du réemploi direct sur chantier des matériaux extraits de ce même chantier (à condition que les caractéristiques des matériaux correspondent à l'utilisation : PST, CDF, remblai, carrière, ...).
- **la réutilisation de matériaux** : Il s'agit ici de réutilisation directe sur un autre chantier qui en a l'usage (à condition que les caractéristiques des matériaux correspondent à l'utilisation : PST, CDF, remblai, carrière, ...),

Dans ce cas-là, les matériaux vont prendre le statut de déchet car ils sortent du chantier d'où ils ont été extraits. Sortie de Statut de Déchets (SSD) : Projet d'arrêté sur la sortie du statut de déchet pour les terres excavées et sédiments.

- **Le recyclage de matériaux :** Il s'agit là de l'envoi des matériaux vers des plateformes de recyclage, soit en interne en vue de favoriser l'économie circulaire, soit sur une plateforme externe dans un objectif de valorisation (Préconisation de la Marque Recycleurs TP).

Les signataires s'engagent également à mettre en place un dispositif pérenne de suivi du présent pacte, par l'intermédiaire d'un comité de suivi.

Ils s'engagent enfin à participer, à leur mesure, aux démarches d'animation locales du pacte national qui pourraient être conduites sur leur territoire d'intervention, à travers des instances existantes (Routes de France ou COTITA) ou spécifiques.

Article II – Déclinaison des engagements

Les signataires s'engagent sur les objectifs généraux suivants :

1- Valoriser 100 % des matériaux excavés sur les chantiers, recyclés et revalorisés

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 72%. Nous avons donc dépassé l'objectif fixé.

A l'horizon 2025, 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 pour tendre vers « 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%.

Réemployer ou valoriser 100% de matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers, nécessite une coopération entre les acteurs impliqués dans la recherche et les entreprises. Le Département travaillera avec l'ensemble des acteurs de la filière pour atteindre les 100% de réemploi ou valorisation en 2025.

Les entreprises de Travaux Publics 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. 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. Les sociétés d'ingénierie s'engagent à promouvoir cette démarche dans leurs projets.

2- Intégrer des matériaux externes issus du BTP

Ce sont des matériaux issus de divers chantiers de bâtiment ou de travaux publics, déposés dans un centre de recyclage pour y être revalorisé (concassage, tri, etc...)

Une fois revalorisés, leurs performances sont équivalentes aux matériaux de carrières.

L'apport de matériaux externes revalorisés issus de ces chantiers doit être intégré dans les marchés et accepté par le maître d'œuvre.

Le Département s'engage à promouvoir systématiquement le recours à ces matériaux, notamment dans ses marchés, dans la mesure où ils répondent aux performances requises.

3- Systématiser le recyclage des routes en 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) et si possible en séparant les couches de roulement et les couches de base des fondations dans un but de réutilisation adéquat.

Les entreprises s'engagent à ne pas mélanger leur stock de fraisats, 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 du département, de 17 % aujourd'hui à plus de 25 % en 2025.

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

Le Département s'engage également à favoriser l'élargissement progressif du recours aux agrégats d'enrobés dans la rédaction de ses marchés, à taux variable selon la nature de la couche appliquée, et dans les limites des outils de production, actuellement limité à 30%, mais susceptible à moyen terme d'atteindre 35 à 40%.

4 - Valoriser les techniques routières à froid et les enrobés 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 froid qui sont plus préservatrice de l'environnement que les techniques à chaud, le département s'engageant à étudier les propositions des entreprises.

D'autre part, les entreprises s'engagent à en tripler leur production d'enrobés à faible température.

Le Département s'engage quant à lui à promouvoir le recours aux enrobés à basse température (sous réserve de périodes d'application appropriées) dans ses procédures de consultation, mais également aux variantes techniques routières à froid.

5 - Valoriser les techniques de retraitement en place

En termes de technique routière, les entreprises s'engagent également à valoriser et proposer au maître d'ouvrage autant que possible des techniques de retraitement en place, qui permettent de limiter l'apport de matériaux de carrière et les transports induits.

Le Département s'engage quant à lui à promouvoir les techniques de traitement en place aux liants hydrauliques ou hydrocarbonés dans ses procédures de consultation, mais également dans les variantes.

6 - Préserver la biodiversité et les milieux naturels

Engagement des entreprises :

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.

De plus, les entreprises Travaux Publics s'engagent à un devoir d'alerte auprès des différentes parties prenantes lors des opérations de construction, d'aménagement et d'entretien. Elles s'attacheront lors des opérations de travaux à préserver l'environnement et la biodiversité et à assurer la préservation des fonctionnalités des milieux naturels tant terrestres qu'aquatiques.

Les entreprises s'engagent également à réduire leur consommation de matériaux plastiques (bouteilles, emballages...)

Engagement du Département d'Eure et Loir :

Le Département procède aux études règlementaires, notamment environnementales préalables à la définition des travaux, en conformité avec la réglementation en vigueur.

Il recherchera les moyens permettant d'éviter, de réduire, ou en cas d'impossibilité, de compenser les éventuelles nuisances créées par ces opérations d'aménagement du réseau routier.

Parallèlement, le Département s'engage à transmettre aux entreprises l'ensemble des informations relatives à la biodiversité et aux continuités écologiques en sa possession notamment le contenu des études d'impact. Il précisera les recommandations à mettre en œuvre pendant le chantier et veillera à leur prise en compte. Les études d'impact sont consultables sur les sites institutionnels dédiés à leur mise à disposition.

De plus, le Département s'engagera dans le suivi environnemental de ses opérations, tant en phase chantier qu'à l'issue de la mise en service des infrastructures nouvelles.

7 - 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 avait adopté un objectif de réduction de 20% à 2020.

Les entreprises de terrassement et de construction routière s'engagent à l'horizon 2025 à réduire de 20 % leurs émissions de gaz à effet de serre liées aux activités de terrassement, d'entretien routier et de construction.

Les transports sont responsables d'une grande partie des émissions de GES. Les entreprises axeront donc 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.

Par ailleurs, la profession a engagé un travail d'amélioration de l'efficacité énergétique des centrales d'enrobage fixes et mobiles et des usines de liants qui passe notamment par la certification de leurs outils industriels, l'amélioration de leur système de management environnemental et de la traçabilité des produits fabriqués.

En matière de transports, les entreprises de construction routière s'engagent à favoriser la diminution des émissions de GES en combinant des efforts sur le renouvellement du matériel et la formation des conducteurs à une « éco-conduite ».

8 - Prendre en compte la performance environnementale des entreprises et de la Route dans les consultations

L'Organisation Professionnelle a réalisé un outil de mesures de l'impact des activités de Travaux Publics (SEVE) afin de prendre en compte l'énergie consommée, les émissions de gaz à effet de serre, la préservation de la ressource naturelle.

Le Département et la Fédération travailleront ensemble à la diffusion de l'outil SEVE et à son utilisation dans l'analyse des offres.

Dans ses procédures de consultation, le Département s'engage à mettre en place dans ses analyses un critère environnemental dont la pondération sera à *minima* de 10% de la note technique.

Par ailleurs, dans ses procédures de passation de marchés publics, le Département se laisse la possibilité d'autoriser les variantes environnementales proposées par les entreprises.

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

Les travaux réalisés par les entreprises de travaux publics routiers sous circulation sont à l'origine de risques importants pour la sécurité des personnels de chantier. Ils sont également source de nuisances et de dangers pour les usagers particulièrement lorsqu'ils sont exécutés sous circulation.

Malgré les mesures de prévention prises de longue date par les entreprises et l'amélioration des procédures d'organisation, le risque de heurt d'un travailleur avec le véhicule d'un usager reste élevé. La présence par ailleurs d'usagers dans l'environnement immédiat des travaux, majore les risques inhérents à ce type de travaux et allonge la durée des chantiers et leur coût.

Les signataires s'engagent à privilégier **la réalisation des travaux hors circulation** ou à **engager un dialogue sur le choix de mesures alternatives** si la fermeture à la circulation n'est pas possible. Parmi ces alternatives, la Profession préconise une zone de sécurité de 1m entre la limite de la zone de

chantier et la signalisation ou des séparateurs de voies jointifs lestés type K16 ou des séparateurs en béton.

La Profession souhaite trouver avec les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre des solutions innovantes et durables pour réduire les risques. Elle désire également renforcer le dialogue entre les différents acteurs autour des enjeux de sécurité, de qualité d'exécution des chantiers et d'amélioration de la productivité.

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.

Ils souhaitent ainsi amplifier les actions menées en matière de conduite apaisée et d'écoconduite.

Pour cela le Département mettra en œuvre avec l'appui des entreprises une démarche pour améliorer la sécurité de tous sur l'ensemble de son réseau.

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

Les opérations de terrassement nécessitent l'utilisation d'importantes quantités d'eau. 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.

Afin de préserver la ressource en eau, le Département veillera à l'utilisation de techniques raisonnées dans l'exécution des chantiers, y compris en favorisant les prélèvements sur les bassins existants lorsque c'est rendu règlementairement et sanitaire possible.

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

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

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 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.

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

Les signataires s'engagent à initier des échanges sur l'innovation, les techniques et les évolutions dans le domaine routier soit par la mise en place de réunions « sourcing » soit en participant activement à la création, l'animation et au fonctionnement d'une ou plusieurs **journées de rencontres techniques** en région Centre-Val de Loire, notamment en partenariat avec d'autres collectivités signataires d'un Pacte d'engagement sur leur territoire de compétences.

12. Emploi, Information, Orientation, Insertion et Développement des compétences

La question des compétences et des Ressources Humaines est un sujet primordial pour les signataires. La réalisation des ouvrages nécessite des compétences et est également pourvoyeuse d'emplois locaux non délocalisables.

Les entreprises offrent des emplois et investissent dans la formation professionnelle initiale et continue.

Le Département a pour mission d'accompagner vers l'emploi les bénéficiaires du RSA. Il est également au côté des collègues.

Les signataires s'engagent par le présent Pacte à agir en concertation sur les axes suivants :

- **Information** : proposer et participer aux actions et dispositifs d'information mis en œuvre par les partenaires au bénéfice des différents publics.
- **Orientation** : Participer aux actions de connaissances et de promotion des métiers des Travaux Publics mises en œuvre par l'un des signataires ou menées en commun (Visites de chantiers routiers du département pour les classes de collèges, les bénéficiaires du RSA...)
- **Insertion** : les signataires travailleront ensemble sur la mise en œuvre des clauses sociales dans les marchés de travaux, notamment sur la traçabilité, la définition du taux d'insertion en fonction de la nature du chantier, le suivi des heures d'insertion, la mutualisation, la valorisation des actions des entreprises pour l'emploi, ...
- **Formation** : Proposer des actions de formation (pré qualification, qualification...) aux métiers des Travaux Publics par la mise en place de Plateforme de Formation locale.

Article III – Déclinaison 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, le Département s'engage 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, ...

B. Vérifier les engagements

Les signataires élaboreront, chaque fois que ce sera possible, un tableau type des données nécessaires au suivi des indicateurs du présent pacte 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 du pacte d'engagement permettront d'établir l'état des lieux et les objectifs d'évolution.

Les indicateurs de suivi de la présente convention seront évalués globalement et annuellement. Une première version de ces indicateurs figure en annexe du présent document.

Article IV – Suivi et évaluation du pacte

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.

Un comité paritaire de suivi est mis en place, 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

Les engagements pris 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.

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.

Stéphane LEMOINE

1^{er} vice-Président du Conseil Départemental
d'Eure-et-Loir

Antoine RAVENEAU

Président de la Fédération TP
d'Eure-et-Loir

Franck MAIGNAN

Délégué départemental
Routes de France