

Préambule

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

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

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

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

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, le Département de la Haute-Saône, les entreprises et maîtres d'œuvre représentés par leurs organisations professionnelles, 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 de la Haute-Saône. 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 de la Haute-Saône, 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 :

- 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.

B. Les enjeux du territoire

Le département de la Haute-Saône présente la particularité d'être à la fois rural et très industriel. Ainsi, 71 % de la population vit dans un bassin de vie rural (la moyenne nationale est de 31 % et celle de la Franche-Comté de 47 %). Cette image est confortée par la part élevée des surfaces boisées et des espaces agricoles. Pour autant, seuls 5 % des 82 000 emplois du département sont agricoles, contre 7 % pour les dix autres départements de taille comparable. Dans le même temps, la Haute-Saône reste très industrielle avec 21 % des emplois (contre 17 % dans les territoires de comparaison), notamment grâce à des entreprises d'envergure nationale et internationale.

Fait remarquable, le département de la Haute-Saône connaît une balance commerciale positive avec l'Allemagne, la Belgique, la Suisse ou encore les pays nordiques comme le Danemark et la Suède. Cela démontre son réel dynamisme en matière d'échanges économiques avec les pays européens et, de ce fait, toute l'importance qu'il y a lieu d'accorder, comme le Département le fait depuis de très nombreuses années déjà, au développement et à l'entretien d'un réseau routier à haut niveau de service sur son territoire.

En Haute-Saône, la route a et continuera à avoir dans la prochaine décennie une importance primordiale en matière de transport des personnes et des biens (et donc de maintien et de développement de l'emploi) car les autres modes de déplacement (rail, voie d'eau), sans être totalement absents, ne desservent pas de façon satisfaisante les pôles urbains et économiques. Elle constitue donc un élément essentiel de mobilité sur le territoire et son rôle restera prépondérant à l'horizon 2030, aucun projet d'aménagement structurant n'étant à ce jour prévu pour irriguer le département avec des moyens de transport alternatifs.

C'est au regard de ce contexte et de ces perspectives d'avenir que s'inscrivent, avec le soutien de la Région, les politiques d'investissement et d'entretien du Département et de l'Etat destinées à doter la Haute-Saône d'infrastructures de transport de grande qualité capables de répondre aux enjeux de développement et d'attractivité du territoire, d'intermodalité et de développement des transports.

L'enjeu principal réside en particulier dans la capacité collective de tous les acteurs à trouver des solutions imaginatives et innovantes pour faciliter la mobilité de l'ensemble de la population dispersée sur le territoire et les usagers en transit, éviter les phénomènes d'isolement, continuer à assurer une bonne accessibilité aux services, garantir aux entreprises des conditions de transport adaptées au développement de leur activité, tout en conciliant un potentiel de mobilité de bon niveau (y compris en modes doux), une réelle qualité de vie en milieu rural et une protection de l'environnement exigeante.

Au titre du présent pacte d'engagement des acteurs des infrastructures de mobilité, l'enjeu principal est donc de pouvoir fédérer le Département de la Haute-Saône 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. Engagement des signataires

Pour atteindre les objectifs mentionnés à l'article I et déclinés à l'article II,

- ***le Département de la Haute-Saône,***
- ***la Fédération Régionale des Travaux Publics (FRTP),***
- ***Routes de France Bourgogne-Franche-Comté,***
- ***le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France (Bourgogne-Franche-Comté),***
- ***Syntec Ingénierie Bourgogne-Franche-Comté,***
- ***CINOV Ingénierie Bourgogne-Franche-Comté,***

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

A. Développer une infrastructure bas carbone

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

Le Département de la Haute-Saône, en étroite collaboration avec les entreprises du secteur du BTP et les organisations professionnelles, est déjà fortement impliqué, depuis de très nombreuses années déjà, dans la recherche et la mise en œuvre de solutions techniques performantes permettant de réduire au maximum l'empreinte environnementale de son réseau routier, tant dans son aménagement que dans son entretien et son exploitation.

Ainsi, le Département de la Haute-Saône, les entreprises du secteur du BTP et les organisations professionnelles s'engagent à poursuivre et amplifier autant qu'il est possible techniquement et économiquement :

• les pratiques permettant d'économiser les ressources naturelles, au travers, notamment :

- de la conception des projets optimisant au maximum les possibilités de déconstruction et de réemploi des matériaux extraits sur les chantiers, le dimensionnement des structures de chaussée et des ouvrages de génie civil afin qu'elles répondent au meilleur équilibre durabilité / consommation minimale de matériaux. En ce qui concerne les terrassements, l'objectif reste de réemployer ou de valoriser 100 % des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers afin de limiter au strict minimum l'utilisation de matériaux d'apport provenant d'emprunts ou de carrières extérieurs aux projets (cet objectif pouvant être atteint, dès que cela est possible, par le traitement des matériaux, ou encore par la création de plateformes de stockage provisoire des matériaux destinés à être réutilisés ultérieurement, ce qui nécessiterait une adaptation de la réglementation en la matière).

- du recyclage des matériaux (économie circulaire), avec un objectif de réintroduire en moyenne au moins 20% d'agrégats d'enrobés en 2025 dans la fabrication des enrobés et au moins 80 %

d'agrégats d'enrobés dans les enrobés à l'émulsion (graves-émulsion), et de recycler 100% des produits de déconstruction générés annuellement sur les chantiers, étant entendu que ce recyclage sera adapté aux conditions locales (filiales de retraitement, production des gisements...) et qu'une attention particulière sera portée au développement du recyclage des bétons de démolition ;

- de l'emploi des matériaux les plus économes en énergie dans leur fabrication, avec un objectif de réaliser au moins 80% des enrobés courants à moins de 150°C ;

- de l'utilisation des matériaux présentant la plus longue pérennité ;

- de l'optimisation des distances de transport des matériaux en privilégiant le double fret et en éliminant tout transport inutile ;

• les investissements dans les matériels de production (*engins de chantier, centrales de fabrication, flotte de véhicules...*) **les plus économes en énergie et en émissions de GES (gaz à effet de serre), ces investissements n'étant possibles que dans un contexte d'activité soutenue et programmée pour les entreprises, celles-ci ayant besoin de perspectives économiques sur le moyen et long terme ;**

• l'utilisation privilégiée des matériaux biosourcés de provenance locale et contrôlée, notamment pour la construction des ouvrages de génie civil (béton et mortier de chanvre, résines végétales, ossatures bois...);

• la formation de l'ensemble des personnels à l'éco-conduite ou conduite rationnelle, avec la mise en place d'un suivi par des indicateurs au niveau des adhérents des organisations professionnelles et du Département ;

• les solutions de compensation des impacts les plus adaptées aux enjeux environnementaux du territoire concerné ;

• la promotion de l'utilisation de l'éco-comparateur SEVE, notamment dans l'attribution des marchés de travaux, le suivi et le bilan des chantiers...

• le développement des solutions de covoiturage (*construction des infrastructures, organisation des déplacements...*)

B. Intégrer les infrastructures à leur environnement

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, notamment lors de la réalisation des chantiers de maintenance.

Depuis de très nombreuses années déjà, le Département de la Haute-Saône a intégré dans ses politiques routières les principes du développement durable, dont l'un des trois piliers est la dimension environnementale. En lien notamment avec les services de l'Etat, les bureaux d'études spécialisés dans le domaine de l'environnement, l'Université de Bourgogne-Franche-Comté, la Chambre d'agriculture, l'Office français de la biodiversité et en collaboration avec les entreprises du secteur du BTP et les organisations professionnelles, il cherche en permanence, dans la conception de ses projets comme dans la préparation et la mise en œuvre de ses chantiers, à adapter ses pratiques en fonction des évolutions scientifiques et réglementaires afin d'offrir une haute qualité environnementale à ses opérations.

Ainsi, le Département de la Haute-Saône, les entreprises du secteur du BTP et les organisations professionnelles s'engagent à poursuivre et amplifier autant qu'il est possible techniquement et économiquement :

- **leurs connaissances des milieux à forte valeur écologique et / ou paysagère** présents sur leurs zones d'intervention, dès le stade de la conception des projets et de la préparation des chantiers ;
- **leurs capacités d'expertise et d'analyse des impacts des projets et des chantiers sur l'environnement et les paysages** afin d'appliquer de façon optimale la démarche « Eviter, réduire, compenser » ;
- **la recherche des solutions techniques les plus adaptées à la préservation et à la valorisation de l'environnement et / ou des paysages**, même si elles [représentent une plus-value financière pour les acteurs](#), dès lors que cette dernière reste mesurée et justifiée ;
- **leur dialogue avec les acteurs de terrain** (élus, population, exploitants agricoles, associations agréées...) **et les services de l'Etat** afin de trouver de façon concertée les meilleures solutions répondant aux enjeux environnementaux et/ou paysagers du secteur d'intervention ;
- **la mise en œuvre et le suivi de toutes les mesures compensatoires** permettant de compenser les impacts résiduels des projets et des chantiers (mise en place de chargés de l'Environnement dans les structures, recours à des écologues pour l'application des dispositions les plus techniques, réalisation de bilans...) ;
- **l'élaboration de stratégies et de méthodologies d'intervention concertées** permettant de respecter de façon optimale la biodiversité, en particulier les cycles biologiques ;
- **l'utilisation de matériels de production vertueux en matière de nuisances atmosphériques, phoniques, de consommation et de pollution des ressources en eau.**

C. Adapter les infrastructures au changement climatique

Cet engagement vise à mobiliser tous les acteurs dans la recherche et la mise en œuvre de solutions et de nouvelles pratiques destinées à faire face au changement climatique, que ce soit en matière de gestion de l'eau et des risques naturels, de sécheresse, d'inondation, de mouvements de sols, d'îlots de chaleur etc...

Face à ce nouveau contexte qui concerne l'ensemble de la planète et qui impactera tous les territoires sous des formes et des degrés divers, le Département de la Haute-Saône, les entreprises, les maitres d'œuvre et les organisations professionnelles du secteur du BTP s'engagent à :

- **identifier les risques et les impacts à l'échelle du département**, afin que les actions conduites sur les infrastructures participent d'une réponse territoriale à ces enjeux ;
- **sécuriser, préserver et gérer au mieux les ressources en eau**, en particulier lors des périodes de réfaction des ressources ([notamment par la construction de bassins temporaires de stockage des eaux pluviales en amont des chantiers afin de pouvoir mobiliser ensuite les ressources retenues lors de l'exécution des travaux, par exemple pour l'humidification des matériaux réutilisés](#)) ;
- **Prendre en compte, dans la mesure des connaissances scientifiques prédictives actuelles, les incidences prévisibles du réchauffement climatique, afin de pouvoir concevoir et dimensionner les infrastructures** de telle sorte qu'elles puissent les anticiper, notamment vis-à-vis des phénomènes météorologiques extrêmes (réseaux de collecte et d'assainissement des eaux pluviales, ouvrages hydrauliques, stabilité des talus, résistance des structures de chaussées aux inondations et aux phénomènes de retrait / gonflement des argiles etc...) ;
- **Réduire au strict minimum des besoins de l'infrastructure l'imperméabilisation des surfaces** et privilégier au maximum les solutions techniques limitant les îlots de chaleur et la destruction des surfaces d'absorption du carbone (utilisation de matériaux à albédo élevé améliorant la réflexion du rayonnement solaire, sol « cool »...) ;

- **Tendre vers la conception et la mise en œuvre de puits d'absorption et de stockage de carbone**, en compensation du bilan carbone de construction d'une nouvelle infrastructure (en privilégiant les solutions végétales).

D. Développer les infrastructures comme support d'une énergie propre

Cet engagement vise à participer au développement d'une mobilité décarbonée et au maillage du territoire en points de production et de distribution d'énergie, en particulier électrique, permettant l'alimentation de véhicules propres.

A cet effet, les signataires s'engagent à :

- **Contribuer à déployer sur le territoire, en association avec des opérateurs privés et publics, des bornes de recharge électrique ou d'hydrogène** pour les véhicules électriques, hybrides ou roulant à l'hydrogène, notamment par l'équipement de certains sites appartenant au Département et aux entreprises (pour leur usage propre), ainsi qu'à d'autres collectivités locales (aires de covoiturage par exemple...).
- En fonction des avancées technologiques et de l'abaissement de leurs coûts, **expérimenter des solutions techniques permettant aux infrastructures de mobilité de produire, distribuer et stocker de l'électricité ou de la chaleur** (géothermie, route à énergie positive avec échangeur thermique de surface, route photovoltaïque ou à induction émettant un champ électromagnétique capté par les véhicules...).

E. 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.

A cet effet, les signataires s'engagent à :

- **Continuer à développer et moderniser le parc départemental des stations permanentes de comptages routiers et des équipements mobiles de comptages temporaires** afin de disposer d'un maillage parfaitement adapté aux circulations sur les différentes catégories de routes desservant les territoires, de fiabiliser les données (limitation des pannes et dysfonctionnements) et leurs remontées (en privilégiant notamment les transmissions par voie GSM).
- **Continuer à investir dans les équipements de comptages routiers les plus performants en matière de précision des données** et les mieux adaptés aux types de mesures à effectuer (discrimination PL/VL, cycles / piétons pour les déplacements en modes doux, mesures de vitesse, etc...).
- **Continuer de surveiller de façon très précise le patrimoine des ouvrages d'art départementaux** (évolution des usages, des fonctionnalités, de leur état) et de capitaliser les données correspondantes dans la base de données et de gestion AREO.
- **Continuer à capitaliser la connaissance de l'usage et de l'état des infrastructures dans des bases de données routières** (BDR des SIG) compatibles et mutualisables entre les gestionnaires de voirie, en lien avec Haute-Saône Numérique (Département, communautés de communes, communes), afin de permettre un partage des données et de leur analyse.
- **Développer avec les entreprises la collecte et l'analyse des données issues des travaux réalisés** (documents de récolement, dossiers des ouvrages exécutés ...) afin de les intégrer dans les bases de données des gestionnaires de voirie.
- **Continuer à participer à l'ONR** (Observatoire National de la Route).

F. Faire des infrastructures de véritables espaces numériques

Cet engagement vise à développer la connectivité des infrastructures, des véhicules et des usagers grâce à une couverture haut débit des réseaux d'infrastructures, en vue d'offrir aux usagers des offres intégrées de services.

A cet effet, les signataires s'engagent :

- en association avec les acteurs du numérique et des télécommunications, **à contribuer à investir, en fonction des avancées technologiques et de l'évolution de leur coût, dans les équipements disponibles qui permettraient de développer la connectivité entre les infrastructures et leurs usagers**, afin d'offrir à ces derniers des offres intégrées de services à la demande (informations routières et touristiques, offres de services de restauration, d'hôtellerie, d'assistance technique ou médicale...) et des gains de sécurité routière (véhicules semi-autonomes et, à terme, autonomes).

G. Digitaliser les infrastructures et les métiers

Cet engagement vise notamment à développer les pratiques du BIM (Building Information Modelling) qui offrent de nombreuses opportunités de gains économiques dans la construction et la gestion des infrastructures.

A cet effet, les signataires s'engagent à :

- **Développer les pratiques du BIM** entre les gestionnaires d'infrastructures et de réseaux, les prestataires de service (en particulier les bureaux d'études) et les entreprises de travaux, afin de partager de façon numérisée les connaissances et informations nécessaires à la prise des meilleures décisions pour la conception, la planification, l'exécution et la gestion des opérations.
- **Définir les espaces de travail communs et partagés** (environnement numérique sécurisé facilement accessible aux acteurs) permettant de créer les maquettes numériques utiles à la réalisation des opérations.
- **Recruter si nécessaire et former les différents acteurs à l'utilisation de la BIM** (utilisation technique et managériale).

H. Concevoir des infrastructures adaptables aux diverses formes de mobilité

Cet engagement vise à favoriser la conception et la construction d'infrastructures capables de supporter et d'accueillir au fil du temps de nombreuses fonctions au service des usagers et des territoires, pour offrir un espace public entre les différents modes de mobilité.

A cet effet, les signataires s'engagent à :

- **Identifier et évaluer en permanence, en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux (élus, entreprises, associations, chambres consulaires...), les besoins actuels et futurs en déplacements** sur le territoire de la Haute-Saône, par type de mobilité (véhicules particuliers, transports en commun, transports de marchandises, convois agricoles, modes doux...), afin d'intégrer dans chaque opération d'aménagement la possibilité de développer les nouvelles formes de mobilité (douce, connectée, autonome, partagée...).
- **Concevoir les projets d'infrastructures de telle sorte qu'ils puissent s'adapter à moyen et long termes aux diverses formes de mobilité identifiées** (maîtrise foncière, caractéristiques géométriques, dimensionnement des ouvrages d'art, facilité d'accès pour les entreprises de logistique et de transport de marchandises, réseaux de télécommunication, offres de services...).

I. Améliorer les conditions d'acceptabilité des infrastructures par les citoyens

Cet engagement vise à associer de façon plus large et étroite les citoyens dans la conception et la conduite des politiques publiques de gestion des infrastructures de telle sorte qu'ils puissent avoir une meilleure

compréhension des actions mises en œuvre et, par là-même, une meilleure acceptation des infrastructures de mobilité.

A cet effet, les signataires s'engagent à :

- **Continuer à organiser la concertation la plus large possible sur les projets d'infrastructures** en y impliquant les citoyens et le milieu associatif, dès les premières phases de leur conception jusqu'à la réalisation des travaux, en s'appuyant notamment sur la charte de la participation citoyenne signée par le Département et en mettant en place les outils adaptés (réunions de travail, réunions publiques, plateformes numériques d'information et de partage, diffusion de l'information dans les médias et les réseaux sociaux, etc...); Dresser un bilan de cette concertation et communiquer sur la prise en compte des observations et propositions des citoyens dans les projets et chantiers. Renforcer la communication et la pédagogie sur le coût des opérations de construction, d'entretien, de maintenance et d'exploitation, au regard des bénéfices qui en sont retirés par les citoyens.

- **Rechercher constamment à améliorer le bien-être des citoyens**, que ce soit au travers de la construction d'aménagements ou d'équipements neufs que lors des opérations d'entretien, de maintenance et d'exploitation (développement des infrastructures au regard des fonctionnalités à assurer, qualité de l'entretien, sécurité routière, réduction des nuisances sonores et visuelles, de la pollution atmosphérique ou des eaux...), notamment grâce à l'utilisation de produits, de méthodes de travail et de matériels adaptés (enrobés drainants, écrans antibruit, engins de chantier à faibles émissions sonores et répondant aux normes antipollution les plus avancées, bassins de traitement des eaux en phase chantier et définitifs etc...).

- **Renforcer la communication institutionnelle sur les politiques et bonnes pratiques mises en œuvre** par le Département pour répondre aux enjeux environnementaux identifiés dans la gestion de son réseau routier, en particulier pour les opérations d'entretien, de maintenance et d'exploitation des infrastructures (fauchage et élagage raisonnés, entretien des ouvrages d'art, salage lors du service hivernal, utilisation de matériaux bas carbone...).

- **Renforcer en parallèle la communication institutionnelle des entreprises sur leur politique générale de développement durable et sur les actions concrètes qu'elles déploient** sur les chantiers pour préserver l'environnement humain et naturel (limitation des pollutions sonores et atmosphériques notamment, sécurité, phasage des travaux et des gênes induites, panneaux d'information sur les chantiers, information sur le site Internet de l'entreprise, sur les réseaux sociaux et dans les médias...).

- Mettre en place tous les dispositifs utiles permettant aux citoyens de faire remonter leurs remarques, observations et propositions sur le fonctionnement des infrastructures, ainsi que leurs alertes sur les dysfonctionnements ou sur l'état de ces dernières.

J. Rendre les infrastructures et les chantiers plus sûrs

Cet engagement, qui s'inscrit dans les politiques nationales de prévention de l'accidentalité routière, vise à réduire au maximum les risques sur les chantiers, que ce soit pour les usagers ou pour les agents intervenants.

A cet effet, les signataires s'engagent à :

- **Continuer à investir dans les aménagements et équipements nécessaires à la sécurisation des points singuliers** présentant des risques pour la sécurité des usagers.

- **Continuer à développer au sein des personnels de chantier la culture du « zéro accident »**, par une analyse permanente et rigoureuse des risques et une réflexion approfondie, tant collective qu'individuelle, sur les solutions et bonnes pratiques à mettre en œuvre.

- **Continuer à travailler à la conception de projets d'infrastructures intégrant parfaitement toutes les contraintes et modalités futures d'entretien et d'exploitation** (privilégier l'investissement durable afin de minimiser au mieux les opérations futures d'entretien et d'exploitation, et donc l'exposition aux risques routiers).

- **Continuer à investir dans les équipements et matériels les plus performants en matière de sécurité routière** (signalisation des chantiers, équipements de protection individuelle, engins intégrant les normes de sécurité les plus récentes...).

- **Envisager et mettre en œuvre, dans la mesure du possible, les mesures d'exploitation sous chantier optimisant la sécurité des intervenants** (privilégier notamment, dans la mesure du possible et en concertation étroite avec le gestionnaire de voirie, les entreprises, les élus et les riverains, la coupure de la circulation sur la zone de chantier).

- **Organiser des campagnes de communication communes entre les gestionnaires de voirie et les entreprises** destinées à sensibiliser les usagers aux risques routiers auxquels sont exposés les intervenants de chantier.

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 de la Haute-Saône s'engage à utiliser les différents outils offerts par la commande publique, que ce soit en matière de critères de développement durable, d'utilisation d'éco-comparateurs, 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.

Les données permettant de calculer ces indicateurs seront obtenues, soit à partir du tableau type prévu à l'article 3 § B « Vérifier les engagements », soit globalement par les syndicats professionnels.

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.

Article IV. – Suivi et évaluation du pacte

Le présent pacte est établi pour un horizon à 2030.

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.

A. Objectifs et indicateurs

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

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

Le secrétariat technique sera assuré par la F RTP / Routes de France.

B. Mise en œuvre du pacte d'engagement

La mise en œuvre de ces engagements passera par les quatre voies ci-dessous :

- 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.

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.

Fait en 6 exemplaires à VESOUL, le 13 avril 2021

Yves KRATTINGER,
Président du Conseil départemental
de la Haute-Saône



Vincent MARTIN,
Président de la F RTP
Bourgogne-Franche-Comté



François MARIEL,
Président de Routes de France
Bourgogne-Franche-Comté

P. S.
J. Duchamps
Député Départemental

Moktar BEN ABDALLAH,
Syndicat Professionnel des Terrassiers de France
Bourgogne Franche-Comté



Fédération Syntec-Ingénierie
Bourgogne-Franche-Comté

Michel BARTOLI
Président du CINOV Ingénierie Bourgogne-Franche-
Comté



ANNEXE

Indicateurs de suivi

| Engagements | Actions | | Indicateurs | Objectifs |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Des infrastructures inscrites dans les transitions climatiques et écologiques | | | |
| | 1.1 | Valoriser les matériaux excavés sur les chantiers | % de matériaux valorisés; % de matériaux recyclés ; % de matériaux d'apport ; % de matériaux évacués en décharges agréées. | Réemployer ou valoriser 100 % des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers |
| | 1.2 | Réduire les GES | Evolution annuelle des bilans GES des projets des maitres d'ouvrages | Expérimentation de bilans GES sur certains projets au choix du maitre d'ouvrage, qui serviraient d'indicateurs pour les projets à venir. |
| | 1.2.1 | Mettre en place des stages d'éco-conduite | % du nombre de chauffeurs formés à l'éco-conduite | Atteindre un taux de 100% à trois ans |
| | 1.2.2 | Mise en place d'outils d'extraction de données de fonctionnement des engins de chantier. | Consommation effective annuelle de carburant / Evolution dans le temps | Abaisser au maximum la consommation de carburant à trois ans |
| | 1.3 | Valoriser des matériaux issus d'autres filières | nb de projets concernés, tonnages de matériaux recyclés, % de matériaux recyclés utilisés par rapport au volume de matériaux mis en œuvre | Mâchefers, Bétons recyclés... |
| | 1.4 | Recycler les enrobés bitumineux | % de réintroduction des agrégats d'enrobés (AE), % d'utilisation des AE (par rapport au gisement) | Recycler 100% des AE issus des routes du Département, promouvoir la pratique pour atteindre un taux moyen de réincorporation de 20% |
| | 1.5 | Abaisser les températures de fabrication des enrobés à chaud | % enrobés à température abaissée, % enrobés fabriqués à moins de 150°C (par rapport au volume total d'enrobés appliqué annuellement) | Atteindre 80% d'enrobés à température abaissée |
| | 1.6 | Usage des enrobés à l'émulsion | % d'enrobés à l'émulsion appliqués (par rapport au volume total d'enrobés appliqué annuellement) | Suivi des tonnages des enrobés à l'émulsion (GE) appliqués, avec un taux moyen à 80% déjà pratiqué par le Département. |
| | 1.7 | Réduire la consommation d'eau et la pollution de l'eau sur les chantiers | Nb de projets comportant des bassins de rétention pour la récupération des eaux de lavage et pour une réutilisation de l'eau en cours de chantier (humidification des matériaux, arrosage des pistes de chantier...) | 100 % des grands chantiers |
| | 1.8 | Favoriser l'éco-comparaison en phase de consultation des entreprises | nb d'appels d'offres mentionnant, incitant ou imposant l'éco-comparaison (SEVE notamment) | |
| | 1.9 | Ouvrir les marchés aux variantes, en particulier celles présentant un intérêt environnemental. | nb et/ou % d'appels d'offres | |
| | 1.10 | Libérer l'innovation dans les infrastructures | nb de projets innovants / démonstrateurs, participations CIRR | Etudier les propositions innovantes présentées par les entreprises et les accompagner en fonction de leur intérêt pour le maitre d'ouvrage. |
| | 1.11 | Développer les mobilités décarbonées | Nb de bornes de recharge électriques / maillage | |

| Engagements | | Actions | Indicateurs | Objectifs |
|-------------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | | Mettre en place une gestion patrimoniale des infrastructures | | |
| | 2.1 | Diagnostiquer le réseau | % de linéaire de réseau ausculté / an ; nb de visites et d'inspections détaillées des ouvrages d'art | |
| | 2.2 | Acquérir une connaissance fine du patrimoine routier (chaussées, ouvrages d'art et équipements de sécurité) et de son utilisation (trafics) | Linéaire de chaussées avec les structures par section, nb d'ouvrages d'art (ponts et murs de soutènement), nb de panneaux de signalisation, linéaire de glissières de sécurité, linéaire de marquages au sol. Nb de comptages routiers annuel. | 100% du réseau répertorié dans le SIG et dans AREO (caractéristiques physiques et état, trafics routiers) |
| | 2.3 | Participer à l'ONR | Participation annuelle | Participation annuelle |
| 3 | | Des infrastructures inscrites dans la transition numérique et digitale | | |
| | 3.1 | Favoriser le déploiement du BIM | nb de cahiers des charges BIM, nb de projets utilisant le BIM, nb de plans BIM | |
| | 3.2 | Plans de recollement géoréférencés | nb de dossiers d'ouvrages exécutés imposant un recollement géoréférencé | |
| | 3.3 | Développer la connectivité infrastructures / véhicules / usagers | Taux de couverture du réseau routier en télécommunication à haut débit permettant la connectivité infra / véhicules / usagers | |
| 4 | | Des infrastructures conçues et gérées à l'écoute des citoyens | | |
| | 4.1 | Concevoir des infrastructures adaptables aux diverses formes de mobilité | nb de projets, linéaire, nb de hubs d'intermodalité | |
| | 4.2 | Revêtements / aménagements phoniques | tonnage, linéaire, estimation de la population concernée | |
| | 4.3.1 | Sécurité sur les chantiers | Nb de chantiers réalisés sous route barrée, nb de projets « route sécurisée », ratio de chantiers sous circulation à suivre dans les conventions locales | Accepter et accompagner dans la mesure du possible les demandes de travail sous route barrée |
| | 4.3.2 | Nombre d'accidents sur chantier des usagers, riverains, salariés du BTP... | Comptabilisation par typologie des accidents dans les emprises des chantiers. Suivi annuel de l'évolution du nb d'accidents sur zones de chantier. | « Zéro accident » |
| | 4.4 | Nuisance aux riverains | Déploiement d'outils digitaux pour communiquer avec les riverains, signalisation d'information à l'attention des usagers. | Application à tous les chantiers dont la durée et l'importance de la gêne le nécessitent |
| 5 | | Comité de Pilotage | | |
| | 5.1 | Participation au comité de pilotage | 1 fois par an | 1 fois par an |