

Préambule

Les infrastructures de mobilité jouent un rôle majeur dans la vie économique et sociale d'un territoire. Maintenir un bon niveau de service pour les infrastructures de déplacements est primordial.

En 2009-2010, 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. Au regard des résultats positifs obtenus, les nouveaux enjeux auxquels notre société doit faire face appellent à un nouvel engagement collectif.

L'Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité (IDRRIM) et les acteurs nationaux des infrastructures de mobilité ont signé le 20 janvier 2021 un pacte d'engagement national à l'horizon 2030 pour porter une vision commune autour des enjeux actuels.

S'inscrivant dans la volonté de décliner territorialement le pacte national,

- Le **Département du Var**, maître d'ouvrage, représenté par monsieur Jean-Louis Masson, Président du Conseil départemental du Var,
- La **Fédération Régionale des Travaux Publics (FRTTP Provence Alpes Côte d'Azur)**, représentée par monsieur René Braja, président,
- **Routes de France Région Sud – PACA**, représenté par monsieur Fabrice Mérillon, président,
- La section des **Travaux Publics du Var**, représenté par monsieur Eric Etriaux, président,
- Le **Syndicat National du Béton Prêt à l'Emploi (SNBPE-PACAC)**, représenté par monsieur Florent Canac, président,
- Le **Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (Cerema-Méditerranée)**, représenté par madame Laure Verneyre, directrice

décident aujourd'hui de répondre aux enjeux posés par les transitions climatiques, écologiques, environnementales et numériques en proposant des solutions concrètes et innovantes, conformes aux engagements inscrits dans le pacte national.

1. Rappel des objectifs du pacte d'engagement national

Dans leur champ de compétence, les signataires de la présente déclinaison territoriale du pacte s'engagent à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour adapter les engagements fixés dans le pacte national à l'échelle du département du Var. Ainsi, les signataires du présent pacte confirment leur soutien aux principes énoncés dans le pacte d'engagement national des acteurs des infrastructures de mobilité.

Rappel des engagements du pacte national :

- Des infrastructures inscrites dans les transitions climatiques et écologiques
 - développer les infrastructures bas carbone

- intégrer les infrastructures à leur environnement
- adapter les infrastructures aux changements climatiques
- développer les infrastructures comme support d'énergie propre
- Des infrastructures inscrites dans la transition numérique
 - développer les infrastructures génératrices de données
 - faire des infrastructures de véritables espaces numériques
 - digitaliser les infrastructures et les métiers
- Des infrastructures conçues et gérées à l'écoute des citoyens
 - concevoir des infrastructures adaptées aux diverses formes de mobilité
 - améliorer les conditions d'acceptabilité des infrastructures par les citoyens
 - rendre les infrastructures et les chantiers plus sûrs

2. Enjeux du territoire

Gestionnaire d'un réseau de plus de 3 000 km de routes et itinéraires cyclables, le Département du Var est un acteur majeur de la mobilité dans le cadre de ses compétences obligatoires relatives à l'entretien et l'aménagement du réseau routier. Le Département s'est engagé depuis plusieurs années dans une politique routière prenant en compte le développement durable.

Le Var a en effet été signataire dès 2010 de la convention d'engagement volontaire pour des infrastructures durables. Il s'est ainsi engagé dans la diversification des techniques d'entretien des chaussées en promouvant l'utilisation d'enrobés à températures abaissées ou de techniques à froid qui permettent de réduire la consommation d'énergie. Par ailleurs, le Département a exigé le réemploi des matériaux dans les chantiers pour réduire la consommation des ressources non renouvelables.

La volonté du Département du Var est de s'investir encore davantage pour une meilleure prise en compte du développement durable dans les divers domaines de la politique routière en s'engageant sur des actions concrètes et des objectifs ciblés.

3. Déclinaison locale des engagements

4.1 Développer une infrastructure bas carbone

Cet engagement vise à réduire l'empreinte environnementale des infrastructures aussi bien dans le cadre de la réalisation d'aménagements routiers que dans le cadre de l'entretien et l'exploitation du réseau.

Cet engagement se décline en plusieurs actions :

Le recyclage des matériaux bitumineux issus de la déconstruction routière (agrégats d'enrobés) permet de préserver les ressources non renouvelables.

Action 1 : Recyclage des Agrégats d'Enrobés (AE)

- Le Département privilégiera les solutions qui économisent les ressources naturelles non renouvelables en favorisant la réutilisation des agrégats dans les enrobés (EB) et dans la grave-émulsion (GE) mis en œuvre sur les chantiers d'aménagement et d'entretien.
- Les entreprises s'engagent à proposer des enrobés et grave-émulsion intégrant des agrégats d'enrobé (AE) dès que techniquement possible, tout en garantissant la performance et la pérennité des produits. A fin 2023, sur l'ensemble des postes d'enrobés à chaud susceptibles d'intervenir sur le Var, le taux moyen de recyclage des AE est à 26%.

Indicateur :

- Pourcentage moyen de recyclage dans les procédés de fabrication des enrobés à chaud, enrobés à température abaissée ou à froid (Quantité AE introduit / Quantité d'enrobés mis en oeuvre)

Objectif :

- Taux moyen de 30% pour les enrobés mis en oeuvre en 2030,
- Taux moyen de 50% pour les graves-émulsion mis en oeuvre en 2030,

Le retraitement en place à froid des couches dégradées de chaussées permet de faire d'importantes économies en granulats d'apport, en énergie et en gaz à effet de serre. La réduction du transport de granulats par camion lors des travaux limite la fatigue du réseau routier adjacent au chantier et les impacts indirects, notamment les nuisances sonores et olfactives.

Action 2 : Valorisation de 100% des matériaux bitumineux

- Le Département s'engage à développer le recours au retraitement en place à froid des anciennes chaussées,
- Les entreprises s'engagent à préserver durablement les ressources naturelles en s'inscrivant dans la mise en œuvre de chantiers intégrant la réutilisation des matériaux en place.

Indicateur : Par opération :

- Économie de tonnage (T) de matériaux neufs de carrière par rapport à une solution "classique". indicateur Tonne
- Énergie économisée (KWh) par rapport à une solution classique.
- CO2. indicateur TEqCO2

Objectif :

- Au moins 1 chantier par an à partir de 2026

Les techniques à l'émulsion permettent de limiter la consommation en énergie par rapport aux solutions à chaud et d'incorporer des agrégats d'enrobés à des taux importants.

Action 3 : Techniques à l'émulsion de bitume

- Dans le cadre de sa politique d'entretien et de modernisation du réseau routier, le Département s'engage à privilégier les techniques routières à froid (à l'émulsion de bitume) : Grave-Émulsion, Béton Bitumineux à l'Émulsion, Matériaux Bitumineux Coulés à Froid, Enduits superficiels, soit par l'intermédiaire des entreprises routières, soit par les services en régie du département.
- Les entreprises s'engagent à développer les propositions de techniques de chaussées à l'émulsion.

Indicateurs :

- Pourcentage (%) de techniques à l'émulsion de bitume utilisés (GE-BBE) au regard du tonnage total annuel d'enrobés.
- Surfaces (m2) d'ESU et de MBCF réalisées.

Objectif :

- Pourcentage de technique à l'émulsion de bitume (GE-BBE) : minimum de 20% du tonnage total annuel d'enrobés pour les opérations d'entretien
- Surfaces d'ESU + MBCF réalisées : Minimum de 200 000 m²/an par produit

L'abaissement des températures de fabrication des enrobés permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie dans les usines d'enrobés.

Action 4 : Réduction des températures de fabrication des enrobés

- Le Département s'engage à privilégier les enrobés tièdes* lorsque le projet le permet et pour des performances équivalentes à un enrobé à chaud. Le guide IDRRIM "Abaissement de la température des mélanges bitumineux, Etat de l'art et recommandations" servant de référence technique.
- Les entreprises s'engagent à développer les propositions de techniques tièdes, dès que techniquement possible, tout en garantissant la performance et la pérennité des produits.

Indicateurs :

- % d'enrobés tièdes mis en oeuvre = $\frac{\text{Tonnage d'enrobés tièdes mis en oeuvre}}{\text{Total d'enrobé mis en oeuvre}}$
- calcul du gain énergétique (KWh) par rapport à l'enrobé à chaud correspondant

Objectif :

- % enrobés tièdes : minimum de 25% en 2025, minimum de 40% en 2030

* Enrobé tiède : abaissement de température d'au moins 30°C par rapport à la température maximale de l'enrobé à chaud correspondant.

L'usage d'un éco-comparateur permet de comparer de manière objective l'empreinte environnementale des solutions proposées par les entreprises en proposition de base ou en variante. Il permet également de faire des bilans environnementaux des travaux réalisés. Il

s'agit d'inciter à une approche globale des chantiers en prenant en compte l'aspect environnemental du berceau à la mise en oeuvre (notamment extraction et fabrication des constituants et matières premières recyclées, transport amont, fabrication des mélanges en usine, transport vers le chantier, mise en oeuvre sur le chantier).

Action 5 : Prendre en compte la performance environnementale

- Le Département s'engage dans certains de ses marchés à réaliser et/ou à mettre en place une analyse des critères environnementaux ou la réalisation d'un bilan environnemental à l'aide de l'éco-comparateur SEVE TP, reconnu par l'Etat en juillet 2025, disponible sur la plateforme "Achat Public" et faisant l'objet de l'avis technique n°167 (juin 2025-validité 5 ans) de l'IDRRIM, ou d'un outil équivalent, pour encourager les solutions adaptées permettant de réduire l'empreinte écologique des chantiers, avec le cas échéant ouverture des marchés aux variantes lorsque l'opération s'y prête.
- Le Département se laisse le droit de se former à l'utilisation des éco-comparateurs BETie et PERCEVAL, et de se questionner sur l'utilisation de bétons bas carbone.
- Les entreprises s'engagent à présenter des solutions techniques et des offres permettant l'usage d'éco-comparateurs

Indicateur :

- Nombre de marchés intégrant les critères nécessaires permettant de réaliser une éco-comparaison
- Production du bilan environnemental annuel des travaux de renouvellement des couches de roulement et de renforcement des chaussées en comparaison avec une solution dite "classique",
- Nombre de personnes du Département formé à l'utilisation d'éco-comparateurs.

Objectif :

- Minimum de 3 marchés par an permettant de réaliser une éco-comparaison à l'aide d'un éco-comparateur,
- Réalisation du bilan environnemental (GES, consommation d'énergie, tonnage épargné de matériaux neufs de carrière) pour chaque programme annuel d'entretien de la chaussée (enrobés, MBCF, ESU, GE-BBE, retraitement)
- Dresser un bilan annuel des agents du Département formés à l'usage d'un éco-comparateur

Pour favoriser l'émergence de solutions permettant l'amélioration du bilan environnemental des chantiers, il est important de pouvoir réaliser des chantiers innovants permettant l'expérimentation de nouvelles techniques.

Action 6 : S'engager en faveur de l'innovation et de la capitalisation des retours d'expérience

- Le Département s'engage à expérimenter régulièrement des chantiers innovants et à diffuser l'innovation.

- Le Département s'engage à collaborer étroitement avec le CEREMA pour l'expérimentation de démarches et chantiers innovants et la capitalisation des retours d'expérience associés.
- Le Département, pour notamment renforcer son retour d'expérience et sa volonté de développer d'autres techniques, se laisse le droit d'envisager dans ses projets des chantiers "test" en béton et des solutions "béton" dès que possible et de se questionner sur l'utilisation de bétons bas carbone. Ces dernières peuvent être plus durables et faciliter l'entretien pour des infrastructures comme les giratoires, pistes cyclables, aires de co-voiturage, arrêts de bus.
- Les entreprises s'engagent à proposer régulièrement des solutions techniques et environnementales innovantes et à organiser une journée annuelle (type "sourcing") pour présenter ses innovations,,
- Le SNBPE PACAC s'engage à :
 - informer le Département, des différentes journées techniques / conférences, qui pourraient être organisées par le SNBPE lui-même ou son partenaire CIMBETON, portant sur les nouvelles techniques / solutions bétons.
 - promouvoir des produits bruts issus de ressources naturelles ou transformés, par des process industriels de haute technologie, à l'origine de produits et de solutions innovantes et indispensables au quotidien
- Le CEREMA s'engage à accompagner tout particulièrement cette action, en proposant et en réalisant des protocoles de suivi spécifiques pour certains chantiers innovants. Le CEREMA contribuera également à la diffusion et au partage de ces retours d'expérience à travers l'observatoire de l'innovation, afin de mutualiser les connaissances et les pratiques.
- Le CEREMA s'engage à se positionner en tant que pilote pour organiser des retours d'expérience et du partage de méthodologie avec les différents acteurs et signataires du pacte, ainsi que les parties prenantes concernées, à travers des clubs ou groupes de travail thématiques.

Indicateur :

- Nombre de chantiers favorisant l'expérimentation de techniques innovantes
- Nombre de formations ou de journées techniques organisées par le SNBPE ou son partenaire CIMBETON
- Nombre de retours d'expérience partagés par le CEREMA via l'observatoire de l'innovation ou lors d'événements spécifiques.
- Nombre de participations du Département aux journées techniques organisées

Objectifs :

- Réaliser au moins un chantier par an favorisant l'expérimentation de techniques innovantes ou contribuant au retour d'expérience,
- Diffuser au moins un retour d'expérience par an via les canaux appropriés (observatoire, clubs du CEREMA, groupes de travail),
- Organiser ou participer à au moins deux événements de retour d'expérience ou groupes de travail par an à partir de 2026, favorisant l'échange de bonnes pratiques et la résolution de défis communs.

Afin de réduire l'empreinte environnementale des projets il est nécessaire de mettre en place une dynamique d'économie circulaire des ressources naturelles et d'atteindre un objectif de recyclage des produits de déconstruction générés par les chantiers du BTP.

Action 7 : Réduire la part des matériaux naturels et recours à des matériaux de substitution

- Le Département s'engage à valoriser les offres des entreprises proposant des matériaux alternatifs aux matériaux naturels de carrières,
- Les entreprises s'engagent à proposer des matériaux de qualité satisfaisant aux caractéristiques demandées pour leur usages
- Le SNBPE PACAC s'engage à utiliser des granulats recyclés (obtenus par concassage de bétons de déconstruction et des rebuts de production) dans ses formulations, dès que cela est possible et en se basant sur ce qu'autorise la norme.

Indicateurs:

- Pourcentage (%) des marchés de travaux du Département incluant un critère de valorisation des matériaux alternatifs ou recyclés dans leurs spécifications techniques.
- Nombre d'offres des entreprises incluant des solutions avec matériaux alternatifs ou recyclés.

Objectifs :

- Atteindre d'ici 2027, au moins 80% des marchés de travaux neufs ou d'aménagement (avec du terrassement, assainissement ou chaussée) du Département intégrant un critère de valorisation des matériaux alternatifs ou recyclés.
- Atteindre d'ici 2027, un minimum de 70% des offres des entreprises proposant des solutions avec des matériaux alternatifs ou recyclés pour les marchés de travaux concernés.

Action 8 : Réutiliser au maximum les matériaux excavés sur les chantiers

- Le Département s'engage à recourir à des études géotechniques afin de pré-analyser les sols en place pendant les études pour favoriser la réutilisation des matériaux.
- Les entreprises routières s'engagent à proposer des techniques de réemploi de matériaux ou de valorisation notamment par recyclage ou traitement des sols en place ou empruntés localement

Indicateur :

- Nombre de dossiers de consultation avec une étude géotechnique analysant les sols dans l'objectif d'une réutilisation des matériaux

Objectif :

- 4 opérations par an sélectionnées au regard du volume de déblai prévu

Action 9 : Optimiser la gestion des déchets routiers et promouvoir l'économie circulaire

Description : Le Département s'engage à optimiser la gestion des déchets issus de l'exploitation et de l'entretien de ses infrastructures routières, en s'appuyant sur :

- Le CCEG spécifique applicable aux marchés de travaux,
- Les Plans de Gestion et d'Élimination des Déchets (PGED) mis en œuvre pour la majorité des marchés de travaux.
- La conception du plan départemental de prévention et de gestion des déchets d'exploitation et d'entretien routiers, incluant le tri sélectif dans les centres routiers en lien avec le CEREMA
- Favoriser, dans le cadre d'une économie circulaire, le réemploi des produits et matériaux dans les marchés

Cette démarche vise à renforcer l'économie circulaire en maximisant le réemploi, le recyclage et la valorisation des matériaux, tout en assurant la traçabilité et le suivi des filières de traitement.

Indicateur :

- Nombre de contenants de tri sélectif dans les centres routiers et quantité de déchet traité par nature,
- Volume de plastiques recyclés dans le cadre d'une économie circulaire

Objectif :

- A partir de 2026, mettre en œuvre au moins 1 projet ou 1 initiative par an intégrant une démarche de réemploi, recyclage ou valorisation de matériaux
- Assurer la présence d'au moins 3 types de bacs de tri sélectif (par exemple, plastique, papier/carton, verre) dans au moins 50% des centres d'exploitation d'ici fin 2026.
- Mettre en place d'ici 2030, au moins 1 démarche dans le cadre d'un marché (ex: Balises plastiques) pour valoriser les déchets plastiques et les réintégrer dans un circuit d'économie circulaire

4.2 Intégrer les infrastructures à leur environnement

Sur ses 6 000 km² de surface, le département du Var est recouvert à 58 % d'espaces boisés. Cette richesse patrimoniale est à préserver au regard des enjeux environnementaux et climatiques. Le département du Var présente un grand intérêt sur le plan faunistique et floristique qu'il convient d'entretenir de façon raisonnée et durable en tenant compte notamment du risque d'incendie qui est important sur le territoire notamment en période estivale.

Les politiques d'entretien des abords naturels des chaussées doivent donc être adaptées pour participer à la biodiversité de nos territoires.

Action 10 : Politique raisonnée de gestion des dépendances vertes

- Le Département s'engage dans une politique raisonnée de gestion des dépendances vertes visant notamment à la lutte contre les espèces invasives, la protection de la faune et de la flore tout en prenant en compte les risques naturels (inondation, incendie).
- Les entreprises s'engagent à mettre en œuvre les prescriptions du Département et à sensibiliser leurs salariés à la préservation de la biodiversité et à la lutte contre les espèces invasives.

Indicateur :

- Nombre de mètres carrés d'arrachage d'espèces exotiques envahissantes
- Nombre de sujets traités (abattage ou cerclage d'espèces exotiques envahissantes).

Objectif :

- Mettre en place un plan d'actions dans le cadre d'une programmation pluriannuelle.

L'utilisation de matériels et engins vertueux en matière de nuisances doit être recherchée.

Action 11 : Expérimentation de matériels et engins

- Le Département et les entreprises qui le souhaitent s'engagent à expérimenter des nouveaux matériels et engins permettant de réduire l'empreinte carbone et de prendre en compte l'ergonomie
- Les entreprises routières s'engagent à favoriser l'éco-conduite
- Le SNBPE PACAC s'engage à poursuivre avec tous les constructeurs de véhicules et d'engins un travail pour trouver une solution alternative aux engins actuels

Indicateur :

- Nombre de matériels et engins testés annuellement
- Nombre de salariés formés à l'éco-conduite

Objectif :

- Mettre en place un processus de remontée d'informations et d'évaluation pour chaque matériel ou engin expérimenté, afin de documenter les gains environnementaux et ergonomiques ainsi que la réduction de la gêne à l'usager.
- Mettre en place un objectif "eco-conduite" à l'issue des premiers résultats communiqués par les entreprises routières

4.3 Adapter les infrastructures au changement climatique

Il est important de prendre en compte les risques accrus d'aggravation de l'intensité des phénomènes liés au changement climatique qui auront un impact sur la vulnérabilité des infrastructures.

Ces évolutions du climat sont à considérer pour adapter les politiques de gestion du patrimoine routier et les principes d'aménagement.

Action 12 : Poursuite de la politique de gestion durable des arbres d'alignement

- Le Département s'engage à mettre à jour son plan de gestion des arbres d'alignement avec pour perspective d'avoir une connaissance fine de son patrimoine et des actions à mener pour une gestion durable (tailles, enjeux sécuritaires, essences adaptées au climat)

Indicateur :

- Nombre d'arbres élagués par an
- Nombre de diagnostics phytosanitaires par an
- Nombre d'arbres abattus et replantés par an

Objectifs :

- Mettre à jour et adopter le plan de gestion des arbres d'alignements
- Développer et entretenir le patrimoine arboré routier

L'utilisation de revêtements en matériaux clairs à fort albédo a un impact notable en période estivale sur la température ressentie (gain de -15°C / enrobés noirs).

Action 13 : Prendre en compte l'élévation des températures en période estivale

- Dans le cadre de chantiers routiers, une réflexion sur l'albédo (matériaux de surface clairs) sera menée par le Département, pour les zones spécifiques (zones 30, zones de rencontre, trottoirs, îlots, pistes cyclables...).

Indicateur :

- Nombre de chantiers par an avec revêtement de surface clair

Objectif :

- Le déploiement de matériaux clairs s'inscrit dans une démarche globale de lutte contre le changement climatique et d'adaptation de l'espace public aux vagues de chaleur. L'objectif est de suivre sur quelques années l'évolution de la température des revêtements clairs et quantifier l'écart avec un matériau de surface plus sombre.

Dans un contexte où les épisodes de fortes intempéries sont de plus en plus fréquents, il est important de favoriser l'infiltration des eaux pluviales.

Action 14 : Désimperméabilisation des surfaces

- En complément de la bonne gestion de l'écoulement des eaux, le Département s'engage dans ses projets à limiter l'imperméabilisation des sols pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales. Ainsi les délaissés routiers non utilisés seront autant que possible désimperméabilisés, les espaces connexes (notamment les fossés pluviaux, cheminements, stationnements) seront autant que possible maintenus avec une perméabilité de surface naturelle en fonction de la vulnérabilité des sites et de leurs usages, les itinéraires cyclables seront autant que possibles réalisés en revêtement perméables
- Le SNBPE PACAC s'engage à être force de propositions pour adapter les infrastructures pour prévenir les inondations ou en limiter les conséquences (réservoirs de surface ou enterrés, bétons drainants ou structures poreuses).

Indicateur :

- Surfaces désimperméabilisées ou avec revêtement perméable par an

Objectif :

- A étudier dans le cadre de chaque opération de travaux et production d'un rapport annuel recensant les surfaces (m²) désimperméabilisées ou couvertes par des revêtements drainants ou solutions perméables.

4.4 Développer les infrastructures génératrices de données

Pour entretenir et aménager de manière adaptée les infrastructures routières, il est nécessaire d'améliorer la connaissance de leur état et de leur usage en capitalisant et partageant les données routières.

Action 15 : Poursuivre et capitaliser la connaissance de l'état du patrimoine routier départemental

- Par le biais de relevés périodiques, le Département s'engage à poursuivre et à capitaliser la connaissance de l'état de son patrimoine routier, à prendre en compte les évolutions technologiques en matière de relevé (IA) et à rattacher les données correspondantes dans sa base de données et de gestion (auscultation des chaussées, signalisation horizontale, arbres d'alignements, dispositifs de retenue, signalisation directionnelle ...)

Indicateur :

- auscultation des chaussées : km de routes auscultées annuellement
- équipements : nombre d'objets relevés annuellement (signalisation directionnelle) et linéaire relevé (dispositifs de retenue)

Objectif :

- Auscultation des chaussées: Intégralité du réseau ausculté tous les 6 ans
- Equipements: Bilan annuel des programmes

Action 16 : Poursuivre et capitaliser la connaissance de l'usage et de la viabilité du réseau routier

- Par l'installation de stations permanentes de recueil de données de trafic routier et la réalisation d'études ponctuelles de trafic, le Département actualise en continu sa connaissance du trafic routier sur son réseau. Ces données alimentent les études concernant les aménagements et l'entretien du réseau routier. Il souhaite également développer une reconnaissance sélective de comptage (VL, PL, car, camping-car, fourgon,...)

Il s'engage à prendre en compte les évolutions technologiques pour adapter les recueils des données à l'évolution des modes de déplacement. Il optimise également le choix de ses sites de localisation de ces outils.

Par l'installation de caméras vidéo et de capteurs de températures associés, le Département développe sa connaissance de la viabilité de son réseau routier avec un accès aux données via une application full web.

Indicateur :

- Nombre de caméras installées annuellement
- Bilan annuel des données de comptages routiers

Objectif :

- Connaître l'évolution du trafic TMJA sur le réseau routier départemental en le comparant à un taux de croissance annuel théorique de 2,5%,
- Détecter les événements ponctuels (neige, inondation, saturation de trafic) sur le réseau routier départemental

Action 17 : Surveiller le patrimoine des ouvrages d'art et des PPHM

- Le Département s'engage à continuer de réaliser les visites périodiques des ouvrages d'art et des portiques potences et hauts mâts (PPHM) et les capitaliser dans le progiciel AREO

Indicateur :

- Nombre de visites annuelles,
- Nombre d'inspections détaillées,

Objectif :

- Mieux surveiller et suivre le patrimoine pour mieux le maintenir en développant une rubrique PPHM dans AREO
- Intégrer dans la base de données AREO, 100% des rapports de visites périodiques et d'inspections détaillées réalisés

4.5 Digitaliser les infrastructures et les métiers

Action 18 : Développer avec les entreprises la collecte et l'analyse des données issues des travaux réalisés

- Le Département s'engage à améliorer la connaissance du patrimoine routier départemental en développant avec les entreprises la collecte et l'analyse des données issues des travaux (documents de récolement) afin de les intégrer dans la Base de données routières du SIG départemental

Indicateur :

- Nombre de chantiers récolés et intégrés annuellement (notamment les couches de roulement)

Objectif :

- Mieux connaître le patrimoine pour mieux le maintenir en développant une procédure pour le recueil des données de récolement*
- D'ici 2026, intégrer dans la base de données du département au moins 90% des récolements de renouvellement des couches de roulement réalisés dans l'année.

Action 19 : Base de données "amiante"-HAP

- Le Département s'engage à poursuivre et développer avec les entreprises et les concessionnaires la capitalisation des données relatives aux diagnostics amiante et HAP des revêtements de chaussée intégrées dans la Base de données routières du SIG départemental

Indicateur :

- Pourcentage de diagnostics intégrés annuellement

Objectif :

- Développer un outil pour faciliter l'intégration de tous les diagnostics Amiante-HAP afin d'optimiser le processus et d'en améliorer la fiabilité
- Assurer la complétude de la base de données Amiante-HAP en intégrant 100% des nouveaux diagnostics réalisés chaque année par le Département.

4.6 Améliorer les conditions d'acceptabilité des infrastructures par les citoyens

Pour assurer une gestion harmonieuse et durable des infrastructures de mobilité, il est essentiel de placer le citoyen au cœur des préoccupations. Les actions développées dans ce chapitre visent à renforcer l'acceptabilité des infrastructures routières et des chantiers par les usagers et les riverains, en garantissant leur sécurité, en limitant les nuisances et en favorisant une communication transparente et proactive.

Action 20 : Information des usagers et communication

- Le Département s'engage à poursuivre l'information des usagers de la route et des transports, en informant en temps réel des conditions de circulation sur son réseau

routier via sa page internet et les réseaux sociaux et en éditant des communiqués de presse relatifs aux chantiers impactant les conditions de circulation.

Indicateur :

- Nombre de messages d'informations diffusés annuellement

Objectif :

- Assurer que 100% des chantiers générant des perturbations majeures fassent l'objet d'un communiqué de presse diffusé au moins 48 heures avant le début des travaux

Action 21 : Revêtements pour réduire les contraintes liées au bruit des usagers et des riverains

- Le Département offre la possibilité dans ses choix techniques de recourir à des revêtements dits "peu bruyants" ou phoniques, permettant de réduire les bruits de roulement selon les enjeux du projet. Ainsi, les marchés à bons de commande d'entretien des chaussées disposent notamment de formules d'enrobés (BBTM acoustique, BBTM 0/6 classe 2, revêtements avec à faible granularité et avec plus de vides communicants) permettant de répondre à ce besoin de confort. Ceci est en totale cohérence avec le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du Département dont l'échéance 4 est en cours de validation.

Indicateur :

- Nombre de chantiers réalisés annuellement (+surface de revêtement acoustique mis en oeuvre en m²)

Objectif :

- Répondre aux enjeux locaux en matière de réduction des nuisances sonores tout en sensibilisant les équipes techniques du département aux avantages et aux conditions d'utilisation des revêtements phoniques

Action 22 : Concevoir des infrastructures adaptées aux diverses formes de mobilité

- Le Département s'engage à poursuivre l'intégration des diverses formes de mobilité dans la conception des infrastructures routières, en évaluant le besoin et la faisabilité technique et financière en vue de la conception et du développement d'itinéraires dédiés aux modes doux (piste cyclable, voie verte, accotements multifonctionnels,...) confortables, entretenus et accessibles toute l'année, contribuant au bien-être des citoyens et à la transition écologique

Indicateur :

- Linéaire de couche de surface renouvelée et créée annuellement, budget dédié (modes doux) et nombre de sections concernées

Objectif :

- Renouveler la couche de surface d'itinéraires cyclables existants par an, avec un

budget annuel dédié d'un minimum de 500 K€ par an

4.7 Rendre les infrastructures et les chantiers plus sûrs

La sécurité est une priorité absolue dans la conception, la construction et l'entretien des infrastructures de mobilité. Ce chapitre du pacte met en avant les engagements du Département et de ses partenaires pour garantir des infrastructures sûres pour tous les usagers, et des chantiers où la sécurité des intervenants est assurée.

Action 23 : Revêtements et produits adaptés aux enjeux de sécurité

- Le Département s'engage à poursuivre l'adaptation de sa politique d'entretien du réseau routier avec des techniques d'amélioration de l'adhérence (marché d'hydorégénération, revêtements spécifiques), la réalisation de couches de roulement adaptés en fonction de la géométrie de la route ou des enjeux liés à la VH, notamment sur le réseau routier du Haut-Var
- Conscients des défis liés à la logistique et à la mise en œuvre sur des chantiers aux dimensions parfois contraintes (cas spécifique des tranchées de faible largeur), le SNBPE PACAC et ses adhérents s'engagent dès que cela est possible sur l'utilisation de matériaux autocompactants, en conformité avec les dispositions du règlement départemental de voirie qui les autorise (chapitre 5 et annexe n°9). Leur composition peut faciliter le transport et la manutention, réduisant les contraintes logistiques et minimisant les risques pour les opérateurs et améliorant la rapidité d'exécution grâce à leur excellente fluidité.

Indicateur :

- Nombre de chantiers réalisés annuellement + surface de revêtement + linéaire de tranchée de faible largeur remblayé en béton autocompactant

Objectif :

- Répondre aux enjeux locaux de sécurité

Action 24 : Développer la culture des chantiers plus sûrs

- Le Département s'engage à veiller à l'actualisation et au suivi des processus internes relatifs à la sécurité des personnels intervenants sur les chantiers
- Les entreprises de travaux publics s'engagent dans les démarches de prévention et de sécurité notamment à travers la commission santé et sécurité de la FRTP et de la FBTP83
- Le SNBPE PACAC s'engage à promouvoir son outil Passeport Sécurité auprès de ses adhérents et de leurs collaborateurs afin de garantir un certain niveau d'information concernant les aspects de sécurité que ce soit sur site, sur route ou sur chantier

- Le SNBPE PACAC, à travers ses adhérents, s'engage à effectuer dans la mesure du possible des visites de chantier dès qu'une opération de pompage est prévue afin de garantir le déroulement de celui-ci en toute sécurité

Indicateur :

- Nombre d'actions spécifiques réalisées annuellement (communication, formation, sensibilisation)

Objectif :

- Sécurité des chantiers et des usagers

4. Modalités de suivi du pacte

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

- suivi de l'application du pacte d'engagement
- suivi des indicateurs et des objectifs
- retour d'expérience
- veille technique et prospective
- évolution du pacte
- liaison avec le comité de suivi du pacte national pour l'envoi des indicateurs annuels

Suivi du pacte d'engagement et des indicateurs :

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

Le secrétariat est assuré par le Département du Var qui rédigera le rapport de suivi annuel à partir du bilan des actions dressé par chaque signataire.

L'ensemble des signataires du pacte s'engage donc à fournir annuellement, et en amont de la réunion du comité de suivi, ses propres indicateurs de suivi renseignés relatifs aux engagements contenus dans le présent pacte.

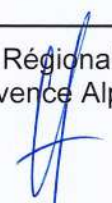
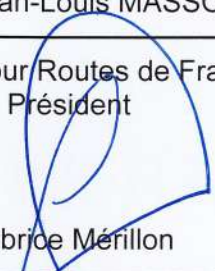
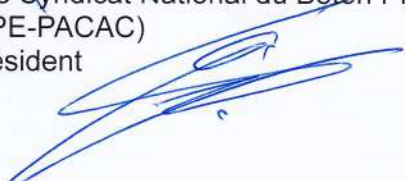
Le CEREMA s'engage à accompagner le comité de suivi sur les différents engagements du pacte, ainsi que la collecte et l'analyse des informations et données permettant l'évaluation des indicateurs. Ainsi, il contribuera à la production du rapport de suivi annuel des indicateurs du pacte.

Les engagements pris par les signataires et les objectifs fixés s'entendent globalement et ne sont pas applicables à chaque marché pris individuellement.

5. Actions de communication

Dans le but de diffuser et de promouvoir les engagements du présent pacte, les signataires 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 Toulon, le 11 septembre 2026

Pour le Département du Var Le Président  Jean-Louis MASSON	Pour la Fédération Régionale des Travaux Publics (FRTP Provence Alpes Côte d'Azur) Le Président  René Braja
Pour Routes de France Région Sud – PACA Le Président  Fabrice Mérillon	Pour la section des Travaux Publics du Var Le Président  Eric Etriaux
Pour le Syndicat National du Béton Prêt à l'Emploi (SNBPE-PACAC) Le Président  Florent Canac	Pour le CEREMA-Méditerranée La Directrice  Laure Verneyre