

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

## **Déclinaison Seine-et-Marnaise**

**Entre**

L'Etat, représenté par  
**Jean-Michel DREVET**, Préfet de Seine-et-Marne

Le Département de Seine-et-Marne représenté par  
**Vincent EBLE**, Président du Conseil général

L'Union des Maires de Seine-et-Marne représentée par  
**Michel HOUEL**, Président

d'une part,

Et

La Chambre Syndicale des Travaux Publics de Seine-et-Marne représentée par  
**Bénito BRUZZO**, Président

La Fédération Régionale des Travaux Publics d'Ile-de-France représentée par  
**Eric BERGER**, Président

Le Syndicat Professionnel Régional de l'Industrie Routière d'IDF (SPRIR IDF) représenté par  
**Bruno CHAMBON**, Président

La Fédération Syntec-Ingénierie représentée par  
**Christian DEURÉ**, Délégué régional d'Ile-de-France

**d'autre part,**

aux engagements desquels s'associent les partenaires de la **démarche Ensemble 77**

L'Etablissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée représenté par  
**Pascal BERTEAUD**, Directeur général

L'Etablissement Public d'Aménagement de Sénart représenté par  
Son Directeur général

**Il a été convenu ce qui suit :**

## Contexte national

La France avec le Grenelle de l'Environnement s'est engagée dans la mise en oeuvre d'une stratégie ambitieuse en matière de développement durable. Cette stratégie passe notamment par une lutte contre le changement climatique, la préservation de la biodiversité et des milieux naturels, la prévention des risques pour l'environnement et la santé et la promotion de modes de développement écologiques favorables à la compétitivité et à l'emploi.

Dans le domaine des transports, de nouveaux équilibres sont à trouver entre les différents modes de déplacement. Les aspirations de nos concitoyens et des territoires à une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux ne diminuent en effet pas leurs exigences en matière de mobilité et d'intermodalité.

Qu'il s'agisse de la création de nouveaux services de transport avec leurs infrastructures, leurs exploitations, ou de l'optimisation des services et réseaux existants et de la généralisation des offres intermodales, tout doit donc être repensé pour que la mobilité durable devienne très vite une réalité.

Le secteur routier a beaucoup oeuvré pour améliorer les conditions d'une meilleure acceptabilité sociale et environnementale. Premier mode de transport de biens et de personnes, il doit encore poursuivre sa mutation.

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

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

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

Sous l'égide de leurs organisations professionnelles (FNTP, SPTF, SYNTEC-INGENIERIE, USIRF), les entreprises de Travaux Publics, en particulier **celles de terrassement, d'entretien et de construction routière ainsi que les sociétés d'Ingénierie**, notamment celles qui réalisent la maîtrise d'oeuvre d'infrastructures, souhaitent aujourd'hui amplifier la coopération engagée avec les acteurs publics nationaux et locaux, et notamment l'Assemblée des Départements de France. Par la signature d'une convention de portée nationale comportant des objectifs repris dans le présent document, elles ont décidé de s'engager dans la mise en oeuvre des orientations du Grenelle de l'Environnement pour favoriser la compétitivité écologique à des conditions économiques acceptables.

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

## Contexte seine-et-marnais

Dès 1998, le Département de Seine-et-Marne, la Chambre Syndicale des Travaux Publics de Seine-et-Marne ainsi que l'ensemble des partenaires du groupe Ensemble 77 s'engageaient dans une réflexion collective pour préparer l'échéance 2002, fixée par la loi de Juillet 1992 qui précise que seuls les déchets inertes pourront être mis en décharge.

Le colloque du 11 février 1998, organisé par le groupe Ensemble 77 et auquel participaient les Présidents des commissions environnement de la FNTP et de la FFB, a permis de faire le point sur la prise en compte de la gestion et de l'élimination des déchets de chantier et de positionner alors la CSTP 77 comme département pilote en France.

**La démarche SOSED, Schéma d'Organisation et de Suivi de l'Elimination des Déchets de chantier est née !**

En 2000, le Préfet de Seine-et-Marne a annoncé officiellement l'élaboration du **Plan Départemental de Gestion des Déchets de chantier du Bâtiment et des Travaux Publics** à partir des travaux réalisés par le groupe Ensemble 77

Fin 2002, la Seine-et-Marne était l'un des premiers départements français porteur d'une réflexion globale en matière de gestion des déchets de chantier.

Les principaux donneurs d'ordre publics du département ont formalisé contractuellement cette démarche.

En 2003, la "**Charte départementale de gestion des déchets de chantier du Bâtiment et des Travaux Publics**" a été signée par tous les partenaires économiques.

Le 1er Décembre 2005, lors du 11ème forum des Collectivités Locales et des Travaux Publics, le Préfet, le Président du Conseil Général et le Président de la CSTP 77 se sont engagé à prendre en compte l'ensemble des aspects environnementaux au travers de la démarche **SOE, Schéma d'Organisation Environnementale**.

En 2009, le groupe "Ensemble 77", riche de son expérience, de la dynamique de son partenariat et fort de l'engagement des organismes qui le composent ont décidé d'élargir encore son champ d'action en intégrant l'ensemble des thématiques du développement durable à ses pratiques.

Plus de 100 salariés d'entreprises, représentants de bureaux d'études, agents du Conseil général et de la DDEA suivent des formations d'application de la démarche SOE afin de :

- ✓ mieux connaître « la chaîne des responsabilités » dans le cadre de la démarche SOE,
- ✓ être capable de comprendre les exigences exprimées dans un cahier des charges d'intégrant la démarche SOE et de rédiger les différents documents nécessaires à la réponse,
- ✓ être capable d'intégrer la démarche SOE dans la vie des chantiers et d'en assurer le suivi.

Un comité de suivi suit l'application de la démarche SOE, les non-conformités éventuelles et les retours d'expériences.

En outre, en complément à ces démarches volontaristes, les entreprises seine-et-marnaises, le Conseil général et d'autres maîtres d'ouvrages se sont attachées à développer progressivement l'utilisation de nouveaux matériaux et de nouvelles techniques de mise en œuvre allant dans le sens du développement durable.

Ainsi, en appui de la démarche SOE et dans la dynamique d'une démarche Développement Durable appliquée aux Travaux Publics, le groupe Ensemble 77 décide de décliner localement la « Convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voirie et espace public urbain » signée au niveau national le 25 mars 2009 pour adhérer à ses objectifs et les enrichir au niveau local dans le cadre d'activités Travaux Publics autres que les métiers de la route.

Cette déclinaison s'inscrit pleinement dans le cadre de l'Agenda 21 départemental dont le Plan Climat-Énergie, destiné notamment à permettre la réduction des émissions de gaz à effet de serre, constitue l'un des points forts.

## Engagements des signataires

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

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

### 1 - Préservation des ressources non renouvelables

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

Des solutions d'ores et déjà validées peuvent être mise en œuvre immédiatement. Pour d'autres, une évaluation basée sur le retour d'expérience permettra de les valider. Enfin, certaines nécessitent des évolutions techniques et économiques pour permettre leur application à plus long terme.

#### a) Réemploi et valorisation des matériaux de terrassement

Objectifs :

- Les maîtres d'œuvre s'engagent à poursuivre leur effort, au moment de l'étude, pour rechercher l'équilibre déblais/remblais de l'opération ou du chantier.
- À l'horizon 2020, les entreprises de terrassement se fixent pour objectif **de réemployer** ou valoriser **100% des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers**. Elles s'engagent, en outre, à **éviter de recourir à des emprunts ou carrières extérieurs aux projets : "zéro apport extérieur" en optimisant l'équilibre déblais-remblais** des différents projets réalisés sur le territoire départemental.
- Mutualiser la connaissance des déblais générés par les chantiers de TP des donneurs d'ordre du groupe Ensemble 77 sur tout le territoire seine-et-marnais, en favorisant l'échange d'information.

Méthode :

1. Constituer une base de données des déblais produits sur le département en se basant sur l'enquête économique annuelle auprès des différents donneurs d'ordre qui recense les chantiers potentiels par nature, localisation géographique, période de démarrage, poids économique. Aux critères « habituels » il faudra donc rajouter : la nature des déchets produits et leur quantité.
2. Faire une information, la plus large possible sur la démarche, aux entreprises, maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre seine-et-marnais afin qu'ils puissent consulter cette base de données et contacter les intervenants mentionnés pour utiliser les déblais proposés.

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

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

## b) Atteindre un recyclage maximal

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

Objectif :

- S'appuyer sur un état des lieux pour définir des indicateurs pertinents et un plan d'actions.

Méthode :

1. Faire un état des lieux par le biais d'une enquête effectuée auprès des partenaires d'Ensemble 77 sur les années 2008 et 2009 pour mesurer les volumes de matériaux issus de la déconstruction. Ceci permettra de faire un état des lieux et, à partir d'indicateurs nationaux, de définir des objectifs afin de mesurer les évolutions.

Les données à prendre en compte pourraient être :

- la nature du chantier / titre du chantier (se référer au DGD ou au DQE)
  - les volumes potentiellement exploitables : rabotage, recyclage, concassage, criblage
2. Prévoir dans les CCTP des spécifications techniques à atteindre pour les matériaux, sans indiquer leur origine (valorisation de matériaux recyclés ou provenant de carrières) et ouvrir le plus possible les marchés aux variantes recyclages et/ou valorisation.
  3. Veiller à l'application de la démarche SOE (et du SOSED en l'occurrence) dans laquelle réside un grand nombre d'informations et de leviers.

## c) Valorisation des matériaux bitumineux

Pour 2012 la Seine-et-Marne s'est fixé pour objectif 60 % de valorisation des matériaux bitumineux compte tenu de sa pratique de longue date et du fait que toutes ses centrales sont équipées.

Objectif :

- améliorer encore la revalorisation des matériaux bitumineux.

Méthode :

1. Mener une enquête auprès des centrales d'enrobés afin de connaître précisément la quantité et la provenance des matériaux bitumineux récupérés et recyclés.
2. Élaborer une cartographie des centrales d'enrobés.
3. Définir des indicateurs (fiches de suivi ou de procédure attestant l'utilisation d'agrégat d'enrobés et indiquant le pourcentage introduit) et un plan d'action destiné à améliorer encore le niveau de recyclage au-delà de 60%.

## 2 – Préserver la biodiversité et les milieux naturels

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

A cet effet les acteurs seine-et-marnais s'engagent, dans la mesure du possible, à suivre et appliquer les préconisations nationales et à les décliner au niveau local.

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

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

**Les entreprises de terrassement et de construction routière s'engagent à l'horizon 2020 à réduire de 33%, par rapport aux bilans effectués en 2011, leurs émissions de gaz à effet de serre liées aux activités de terrassement, d'entretien routier et de construction.**

Objectif :

- Initier des bilans annuels à l'aide d'OMEGA TP (ou d'outils similaires) des structures et des activités, tant des entreprises que des donneurs d'ordre, permettant la détermination de plans d'action pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces bilans porteront, au minimum, sur la fonction transport et sur la nature des matériaux utilisés sur les chantiers.
- Faire évoluer les pratiques par l'ouverture des marchés aux variantes et leur évaluation grâce au logiciel SEVE (rejoint les objectifs des points 5 et 6).

Méthode :

1. Définir un panel d'entreprises et de maîtres d'ouvrage volontaires parmi les signataires de la convention.
2. Utiliser une méthode homogène (en priorité OMEGA TP) pour l'ensemble des signataires de la présente convention.
3. Réaliser, à l'horizon du premier semestre 2011, 3 chantiers tests avec SEVE

### **4 - Réduire la consommation d'eau sur les chantiers**

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

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

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

Objectif :

- favoriser l'utilisation d'eau autre que l'eau potable – ne plus arroser ni nettoyer à l'eau potable

Méthode :

1. Réaliser un chantier pilote qui permettra d'évaluer les besoins en eau en nature et en quantité
2. Répertorier les points d'eau « naturels » disponibles par territoire
3. Vérifier l'utilisation possible d'un point de vue technique et réglementaire

En outre les entreprises de terrassements s'engagent à suivre les recommandations qui seront élaborées et diffusées par la Profession. Elles s'engagent également à utiliser les outils de suivi qui permettront de

mesurer les progrès en vue d'atteindre les objectifs quantifiés de réduction de la consommation d'eau qui seront fixés dès 2012. **L'ambition serait de réduire de moitié la consommation d'eau d'ici 2020.**

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

### **5 - Accroître la performance environnementale des entreprises et des infrastructures - Créer les conditions d'une véritable compétitivité écologique avec tous les acteurs**

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

Objectif :

- Favoriser l'utilisation de matériaux et de techniques plus respectueuses de l'environnement par l'ouverture des marchés aux variantes et leur évaluation grâce au logiciel SEVE, « éco comparateur » de la profession

Méthode :

1. Faire appliquer encore plus largement et complètement la démarche SOE, réelle démarche d'amélioration
2. Ouvrir par principe les marchés aux variantes
3. Réviser le CCTP voirie dans le cadre d'un groupe de travail spécifique
4. Identifier quelques chantiers pilotes innovants
5. Établir une convention tripartite type (en s'inspirant de celle utilisée par le CG 77) pour accompagner les collectivités volontaires dans leur démarche
6. Élaborer un guide à l'attention des collectivités locales pour l'introduction de préconisations environnementales dans les marchés publics de travaux

### **6 – Améliorer la sécurité routière, la sécurité des personnels, des usagers et des riverains lors des opérations de travaux**

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

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

Les entreprises intègrent par ailleurs la prévention du risque routier dans l'organisation du travail.

De son côté l'USIRF est engagée dans la mise en œuvre d'objectifs de diffusion de recommandations et de bonnes pratiques. Elle est également impliquée dans le cadre du réseau des correspondants départementaux initié par l'Assemblée des Départements de France et dans le cadre de journées de la sécurité routière organisées par l'Association des Maires de France.



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

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

Objectif : améliorer la sécurité, notamment des chantiers sous circulation

Méthode :

1. Définir des préconisations dans le cadre des travaux menés par la commission Sécurité / Prévention de la CSTP 77 qui traite spécifiquement de ces questions en associant les maîtres d'œuvre.
2. Apporter une attention particulière à la définition et à la mise en œuvre des mesures d'exploitation des chantiers sous circulation en matière de protection de la zone chantier.
3. Évaluer l'application de la « charte sécurité routière » signée en 2007 et rédiger un avenant adapté aux objectifs identifiés dans le cadre de la présente convention.
4. Favoriser, tant que faire se peut, la réalisation hors circulation des chantiers.

## **7 - Diffusion de l'innovation, adoption d'un nouveau mode de partenariat, promotion, suivi et évaluation des engagements**

Les pratiques actuelles des entreprises de terrassement et de construction routière sont formalisées dans des guides techniques. Certaines règles ont cependant été établies dans un contexte où les économies d'énergie et de ressources non renouvelables (eau, matériaux...) n'étaient pas prioritaires. Les ambitions en matière de développement durable ne pourront être atteintes sans disposer de nouveaux outils, méthodes et méthodologies préparant les ruptures technologiques de demain.

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

Objectif :

- Faire connaître les actions menées en Seine-et-Marne dans le cadre de la présente convention
- Effectuer un suivi et une évaluation des engagements
- Participer à des groupes de recherche techniques.

Méthode :

1. Élaborer un « journal » diffusé une fois par an à l'ensemble des acteurs économiques locaux, outil qui présentera les engagements de la convention, effectuera un suivi et une évaluation des expérimentations menées dans le cadre de son application.
2. Restituer lors du Forum annuel des Collectivités Locales et des Travaux Publics l'état d'avancement des actions seine-et-marnaises.

3. Utiliser ce document comme organe de liaison avec les entités régionales et nationales signataires de la présente convention (y sera annexé un tableau de bord synthétique).
4. Informer les collectivités locales et promouvoir auprès d'elles les matériaux et techniques innovants.

Il est toutefois à noter que la Seine-et-Marne, de part l'existence du groupe Ensemble 77 est déjà très engagées, depuis 15 ans, dans un certain nombre d'expérimentations et dans un mode de partenariat "gagnant / gagnant" garant de concertation et de progrès.

**Jean-Michel DREVET,**  
Préfet de Seine-et-Marne

**Vincent ÉBLÉ,**  
Président du Conseil général de  
Seine-et-Marne

**Michel HOUEL,**  
Président de l'Union des Maires  
de Seine-et-Marne

**Bénito BRUZZO,**  
Président de la Chambre  
syndicale des travaux publics de  
Seine-et-Marne

**Éric BERGER,**  
Président de la Fédération  
régionale des travaux publics  
d'Ile-de-France

**Bruno CHAMBON,**  
Président du Syndicat  
professionnel régional de  
l'industrie routière d'Ile-de-  
France

**Christian DEURÉ,**  
Délégué régional d'Ile-de-France  
de la Fédération Syntec-  
Ingénierie

**Pascal BERTEAUD,**  
Directeur général de  
l'Établissement public  
d'aménagement de Marne-la-  
Vallée

**Le Directeur général**  
Établissement public  
d'aménagement de Sénart