

PACTE D'ENGAGEMENT DES ACTEURS DES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ



JANVIER 2021

Ce pacte d'engagement des acteurs des infrastructures de mobilité a été élaboré par l'IDRRIM en y associant l'ensemble de ses membres, entre septembre 2019 et juin 2020. Les phases successives de cette démarche ont reposé sur le Comité scientifique et technique de l'IDRRIM présidé par M. Jacques Tavernier. Le document final, approuvé par l'Assemblée générale de l'IDRRIM le 26 mai 2020, a été proposé à la signature des acteurs concernés au cours de l'été 2020.

Un moment clé pour un nouvel engagement

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.

Par ailleurs, la crise du COVID-19 a provoqué un choc incroyablement brutal sur les économies mondiales. Ses conséquences restent très incertaines et pourraient, en l'absence de mesures de relance économique et sociale correctement ciblées, se ressentir douloureusement pendant de nombreuses années.

Cette crise a montré à tous nos concitoyens l'importance vitale d'avoir des infrastructures de transport suffisamment nombreuses et en bon état pour pouvoir assurer la continuité des services à la population, maintenir les échanges et l'activité économique, et notamment organiser les chaînes logistiques. Aussi, dans la recherche des meilleurs leviers de relance économique utile consécutif à cette crise, le secteur des infrastructures apparaît-il comme celui où les investissements participeront non seulement à une relance immédiate de l'économie dans tous les territoires, mais aussi – tout particulièrement – à la réussite des transitions écologiques, climatiques, environnementales, numériques... tant attendues par la planète et par la société.

Cette dynamique de reprise doit s'accompagner d'investissements dans les infrastructures de transport : investissements en capacité de résilience des réseaux, en maintien à l'état opérationnel des structures de génie civil et des systèmes d'exploitation, en adaptation généralisée aux enjeux climatiques, énergétiques, de circularité économique, de sécurité et de biodiversité. Elle doit s'accompagner d'un engagement de l'ensemble des acteurs dans des objectifs à court et à long terme, communs, partagés et suivis.

C'est l'objet du présent pacte d'engagement.

A. Un cadre international engageant à l'action pour le climat

Pour renforcer la réponse mondiale au changement climatique, 195 pays ont adopté en 2015 l'Accord de Paris, suscitant un espoir immense dans le monde entier : celui de voir enfin réconciliés le développement et la protection de l'humanité, au travers d'une économie mondiale sobre en carbone et en ressources.

Ratifié par le Gouvernement français le 5 octobre 2016 et entré en vigueur au mois de novembre de la même année, cet accord a donné le signal aux acteurs économiques que la nécessité de la transition énergétique et de la croissance verte n'était désormais plus discutable.

En sus des contributions nationales des États Parties à l'Accord en 2015, l'application de cet accord se concrétise également au niveau européen au travers des priorités portées par la nouvelle Commission Européenne 2019-2024, dans lesquelles figure l'élaboration d'un pacte vert pour

l'Europe (« Green Deal »), qui ambitionne de faire du continent européen le premier continent neutre en carbone.

Afin de donner la marche à suivre en matière de transition environnementale pour parvenir à un avenir meilleur et plus durable pour tous, 17 « objectifs de développement durable » (ODD) ont été définis en 2015 sous l'égide de l'ONU. Parmi ces objectifs figurent des actions à mener autour des villes et communautés (notamment en matière de qualité de l'air et de l'environnement), pour la lutte contre le changement climatique, ainsi qu'un objectif particulier en matière d'innovation et d'infrastructures.

En effet, les investissements dans les infrastructures sont essentiels pour atteindre les objectifs du développement durable, en permettant notamment l'augmentation de la productivité et des revenus. Afin de réaliser cet objectif, l'ONU recommande de mettre en place des infrastructures de qualité, fiables, bien entretenues et résilientes pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain. Cela passe, à l'horizon 2030, par la modernisation des infrastructures et l'adaptation des industries afin de les rendre durables, avec une utilisation plus rationnelle des ressources et un recours accru aux technologies et procédés industriels propres et respectueux de l'environnement. L'atteinte de ces objectifs ne sera toutefois possible qu'en encourageant l'innovation et en accroissant les dépenses publiques et privées consacrées à la recherche et au développement.

Au niveau national, la France s'est engagée dès 2015 avec l'adoption de la première Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC). Cette stratégie dresse la feuille de route pour mener la transition écologique et solidaire de la France vers la neutralité carbone en 2050, avec un volet spécifique concernant les transports, deuxième secteur économique en termes d'émission de GES.

Les objectifs fixés par la SNBC trouvent leur déclinaison dans les récentes lois votées, que ce soit la loi Energie-Climat, la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire ainsi que la loi d'Orientation des Mobilités.

La mise en place du Conseil de Défense Écologique en mai 2019 montre également la volonté de la France de placer l'urgence climatique au cœur de toutes les politiques publiques, dont celles portant sur les infrastructures et la mobilité des personnes et des marchandises. En particulier, il a souhaité que les grandes lois d'orientation soient évaluées ex post sous l'angle de leur impact sur les GES, en commençant par la loi d'Orientation des Mobilités. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a également été mandaté pour évaluer les projets d'infrastructures sous l'angle des émissions de gaz à effet de serre.

Ces actions montrent l'importance donnée au niveau international et national à l'urgence climatique et l'engagement de la France à décliner ces objectifs dans l'ensemble de ses politiques publiques, dont la mobilité et les infrastructures, qui doivent apporter une réponse à ces enjeux et montrer leur engagement dans la réduction des émissions et de leur empreinte écologique.

B. Le numérique au cœur des transformations de la société

De multiples transitions bousculent et transforment la société, dont le développement du numérique qui réinterroge et bouleverse les pratiques professionnelles et les métiers.

Dans le cadre de son mandat pour la période 2019-2024, la Commission Européenne s'est fixée comme objectif d'adapter l'Europe à la nouvelle ère du numérique. A l'heure où ces technologies relient le monde entier de manière inédite à une vitesse sans précédent, un commissaire européen au numérique a été nommé, chargé de créer un environnement propice au développement des réseaux et services numériques et de faire en sorte que l'économie, l'industrie et l'emploi en Europe tirent pleinement profit des possibilités offertes par le numérique.

Le numérique, par les usages et les nouveaux services qu'il rend désormais possibles, est au cœur d'un vaste mouvement de transformation de notre économie, de redéfinition des espaces publics et privés et de réinvention du lien social. En plus de constituer une opportunité de croissance économique en ouvrant de nouveaux champs de développement et d'innovation, le numérique est une révolution pour la société.

La digitalisation actuelle demande une adaptation permanente des acteurs, publics comme privés, pour répondre aux nouveaux besoins d'une société en évolution. Elle demande une attention accrue en matière de protection des données et d'accès aux biens et services numériques. Elle a un impact fort sur la dynamique économique des territoires, puisqu'il est estimé que 90 % des métiers d'aujourd'hui demanderont prochainement des compétences numériques.

La réussite de la transition numérique exige un engagement politique fort en matière d'aménagement de notre territoire national, afin de garantir l'égalité des chances entre les citoyens et les territoires et d'éviter de bifurquer vers un pays à plusieurs vitesses, celle des zones denses hyperconnectées et celle des zones blanches rurales.

Depuis 2012, de nombreux efforts ont été menés au niveau national et local pour relever le défi de la croissance par le numérique avec notamment le plan France Très Haut Débit, les douze plans numériques dans le cadre de la Nouvelle France Industrielle, la mission French Tech, ...

L'adoption en 2016 de la loi pour une république numérique a consacré cet objectif de transformer la France en tirant parti des technologies numériques et des équipements associés (géolocalisation, web, smartphones, ...).

L'adoption en 2019 de la Loi d'Orientation des Mobilités et la mise en place de la démarche France Mobilités doivent permettre de renforcer la transformation numérique du secteur des mobilités, en offrant aux acteurs le cadre de rencontre, les outils et l'émulation nécessaires. La transformation numérique ne doit toutefois pas occulter le rôle des infrastructures physiques et leur nécessaire adaptation pour le développement des nouveaux usages et services de mobilité, qu'il s'agisse de mobilité autonome connectée, de mobilité décarbonée ou de mobilité active.

C. Une exigence nouvelle de participation citoyenne

Si ces multiples transitions transforment la société et les pratiques, professionnelles et personnelles, elles offrent en même temps de nouvelles possibilités pour associer la société civile à la conduite des politiques publiques.

Les nombreuses formes de résistance aux transformations qui accompagnent l'action publique, sont souvent l'expression d'une demande de plus grande participation citoyenne, renforcée par les possibilités offertes par la transition digitale et l'accélération de la communication permise par l'essor des réseaux sociaux. De nombreux acteurs tentent de répondre à cette attente, en modifiant la manière de conduire leurs actions ou leurs projets pour mieux associer les citoyens – mise en place de budgets participatifs, co-construction de projets locaux d'aménagement du territoire ou de gestion des infrastructures, débats et concertations publiques sur les grands projets et programmes, recours accru à l'expérience des usagers, ... Sur des sujets qui touchent directement le quotidien des citoyens, l'élaboration des politiques publiques, traditionnellement fruit du couple politique-technique, nécessite aujourd'hui de nouvelles modalités d'association des citoyens, au travers de cadres de travail adaptés.

En illustration, la Convention Citoyenne pour le Climat, expérience démocratique inédite en France mise en place en 2019, est amenée à travailler à la définition d'une série de mesures permettant d'atteindre une baisse d'au moins 40 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (par rapport à 1990), dans un esprit de justice sociale.

La prise en compte des transitions 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.

En particulier, les collectivités territoriales – en tant qu'ensemblier de multiples politiques publiques et principaux gestionnaires d'infrastructures depuis les vagues de décentralisation successives et la nouvelle organisation territoriale de la République – sont des acteurs opérationnels incontournables des transitions écologiques et numériques.

Leur capacité à percevoir les multiples enjeux sociétaux, à en réaliser la synthèse et à répondre de façon intégrée aux enjeux des territoires concernés, leur confère un rôle de premier plan dans cet engagement et sa concrétisation opérationnelle.

Ce pacte d'engagement, à l'horizon 2030, 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 reposant sur une communauté professionnelle forte réunie au sein de l'IDRRIM.

Enoncé des engagements

La concrétisation opérationnelle ce pacte s'inscrit dans un contexte financier contraint qui impose des engagements soutenables financièrement par l'ensemble des signataires.

A. Des infrastructures inscrites dans les transitions climatiques et écologiques

L'enjeu du changement climatique demande une réponse forte et un engagement de tous les secteurs d'activité pour atteindre les objectifs ambitieux fixés par l'Accord de Paris et les pouvoirs publics. Au cœur des projets d'aménagement des territoires, supports de nombreux usages et services, les infrastructures de mobilité doivent être adaptées pour tenir compte des enjeux environnementaux et apporter leur contribution à la lutte contre le changement climatique, que ce soit dans leur conception, leur entretien mais également dans leur usage.

En réponse à ces enjeux, les acteurs des infrastructures de mobilité s'engagent à :

1. **Développer une infrastructure bas carbone**, en réduisant l'empreinte environnementale des infrastructures existantes sur la base d'une analyse de leur cycle de vie, en évitant ou réduisant les impacts (matériaux faiblement émissifs, techniques et engins à moindre impact environnemental (énergie, CO2, bruit...)) et en développant des solutions de compensation des impacts. Cet engagement, qui porte sur la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures, devra s'accompagner de la mise en place d'une dynamique d'économie circulaire des ressources naturelles permettant d'atteindre un objectif de recyclage de l'ensemble des produits de déconstruction générés annuellement, à l'échelle nationale et régionale, et visera à réduire les émissions produites par les véhicules qui l'empruntent.
2. **Intégrer les infrastructures à leur environnement**, sous toutes ses formes, en généralisant les actions de protection de la biodiversité et de mise en valeur des paysages et des territoires – naturels, ruraux, péri-urbains et urbains – et en réduisant les nuisances générées par les infrastructures, notamment lors de la réalisation de chantiers de maintenance. Des connexions seront à trouver avec les acteurs de l'environnement pour croiser les expertises et construire une doctrine conjointe répondant à ces enjeux, particulièrement s'agissant des infrastructures existantes.
3. **Adapter les infrastructures 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, îlots de chaleur, ... Cet engagement devra nécessairement s'inscrire dans une réflexion plus large d'identification des risques et des impacts à l'échelle d'un territoire, afin que les actions conduites sur les infrastructures participent d'une réponse territoriale à ces enjeux.
4. **Développer les infrastructures comme support d'une énergie propre**, en développant les services de production et de distribution d'énergie (électricité, chaleur, ...) et en travaillant sur des procédés de stockage de cette énergie. Cet objectif doit participer au développement d'une mobilité décarbonée et au maillage du territoire en points de recharges, voire d'alimentation dynamique, pour les véhicules électriques et hybrides.

B. Des infrastructures inscrites dans la transition numérique

Supports d'une mobilité amenée à devenir de plus en plus connectée et structurante avec le progrès de la couverture numérique, les infrastructures physiques s'inscrivent dans la mutation numérique de notre société. Cette transition numérique offre également des opportunités pour améliorer le suivi et l'évolution des infrastructures par le développement des capteurs et de l'instrumentation.

En réponse à cette transition, les acteurs des infrastructures de mobilité s'engagent à :

5. **Développer des infrastructures génératrices de données**, permettant d'améliorer la connaissance de l'usage des infrastructures et de l'évolution de leur état. Cet engagement devra également conduire les acteurs des infrastructures à instrumenter et digitaliser les infrastructures et à effectuer un travail de capitalisation des données routières, afin d'identifier les données structurantes, d'optimiser leur analyse et de travailler sur le partage de ces données, en s'appuyant sur les possibilités offertes par le développement de l'intelligence artificielle.
6. **Faire des infrastructures de véritables espaces numériques**, au travers de leur connectivité et des services qu'elles peuvent apporter aux usagers et acteurs économiques, grâce à une couverture maximale haut débit des réseaux d'infrastructures. Un rapprochement avec les acteurs du numérique et des réseaux de télécommunication permettra de construire des offres intégrées de services à la demande garantissant, pour ses différents usagers, la connectivité et un niveau de services (état, congestion, aménagements spécifiques (usagers vulnérables et autres), niveau de pollution, ...) des infrastructures, et donc des territoires qu'elles desservent.
7. **Digitaliser les infrastructures et les métiers**, notamment par le développement des pratiques du BIM (Building Information Modelling), qui offrent de nombreuses opportunités de gains économiques dans la construction et la gestion des infrastructures, mais qui restent encore peu développées à l'échelle nationale. Cet engagement devra notamment conduire les acteurs des infrastructures à définir des espaces de travail communs et partagés permettant de construire les éléments de doctrine nécessaires et de mener des actions de sensibilisation et de partage.

C. Des infrastructures conçues et gérées à l'écoute des citoyens

Les attentes de la société civile en matière de participation citoyenne – qui s'expriment de manière différente selon qu'on soit usager d'un service, riverain d'une infrastructure, contribuable, professionnel, représentant d'une association, ... – demandent un réexamen des méthodes de conduite de projets d'aménagement de l'espace public et de gestion des infrastructures, pour une meilleure association des citoyens. Les transitions que connaît notre société fournissent justement l'opportunité de construire ce dialogue plus direct avec la société civile, dans un esprit de confiance entre le citoyen participatif, les professionnels, les experts et les décideurs. La question de cette association de la société civile interroge également les cadres de travail collaboratifs, qui doivent pouvoir tenir compte de ces nouvelles attentes.

En réponse à cette transition, les acteurs des infrastructures de mobilité s'engagent à :

8. **Concevoir des infrastructures adaptables aux diverses formes de mobilité (personnes et marchandises).** La caractéristique première des infrastructures de mobilité est leur universalité et leur capacité à supporter et accueillir de nombreuses fonctions, au service des usagers et des territoires, pour un espace public partagé entre les différents modes de déplacement. Pour développer les nouvelles formes de mobilité (douce, connectée, autonome, partagée, ...), les acteurs s'engagent à favoriser des infrastructures adaptables dans le temps et l'espace aux différents usages et modes de déplacement, à même de répondre à l'enjeu d'une mobilité inclusive et accessible à tous. De même, les acteurs s'engagent à développer toutes les formes de dialogue transversaux et territoriaux, gage d'émergence des projets embrassant les différents modes de mobilités. Enfin, l'adaptabilité des infrastructures devra également pouvoir répondre aux attentes des activités professionnelles en particulier les entreprises de logistique et de transport de marchandises.
9. **Améliorer les conditions d'acceptabilité des infrastructures par les citoyens,** et leur association dans la conduite des politiques publiques de gestion des infrastructures. De façon générale, les attentes des citoyens sont élevées vis-à-vis des de la mobilité et donc des infrastructures, ces dernières constituant un domaine à forte composante affective. Par ailleurs, tant en phase de construction, de maintenance que d'exploitation, celles-ci sont souvent perçues comme sources de nuisances et de détérioration de l'environnement, alors même qu'au-delà de leurs retombées économiques et leur nécessité à la mobilité dans les territoires, elles peuvent contribuer à répondre à des objectifs environnementaux. Une association renforcée des citoyens à l'élaboration des projets de transformation et de gestion des infrastructures doit permettre une meilleure compréhension des actions mises en œuvre. Cet engagement cherchera également à se décliner dans les instances de travail collaboratives, afin de mieux associer la société civile aux démarches préparatoires aux choix techniques régissant les pratiques professionnelles.
10. **Rendre les infrastructures et les chantiers plus sûrs,** et s'inscrire dans les politiques nationales de prévention de l'accidentalité routière et de réduction des risques sur les chantiers. Les choix techniques réalisés pour répondre aux transitions actuelles doivent toujours se faire dans un objectif de prévention des risques des agents intervenants, et de réduire l'accidentologie sur les chantiers.

Mise en œuvre et suivi des engagements

A. Les quatre voies de mise en œuvre

La réalisation des engagements de ce pacte passe par les quatre voies suivantes :

11. Adapter les formations pour répondre aux nouveaux besoins de compétence

Les transitions qui structurent ce pacte réinterrogent l'exercice des métiers et demandent un important effort d'adaptation des pratiques professionnelles et des compétences, individuelles comme collectives, nécessaires à leur conduite. La réponse à ces enjeux passera donc par une implication de tous les acteurs, notamment les employeurs, pour une évolution des formations initiales et continues, à tous les niveaux.

Un travail de coordination et de révision est donc à conduire avec les acteurs, en particulier les écoles d'ingénieurs du secteur (ENPC, ENTPE, ESTP, ESITC, ...) et le Centre National de la Fonction Publique Territoriale (CNFPT), avec son réseau d'Instituts et de Délégations Régionales. La création en 2020 de l'Université Gustave Eiffel est aussi une opportunité pour s'appuyer sur cette structure inédite en France, réunissant au sein d'un même établissement formation initiale et continue, recherche fondamentale et appliquée, appui aux politiques publiques et expertise technique.

Si l'évolution des formations initiales permettra de préparer la nouvelle génération aux défis rencontrés, elle devra se coupler avec la mise en place de nouvelles formations continues pour accompagner les professionnels dans le changement de leurs pratiques et engager l'adaptation des métiers aux nouveaux besoins.

12. Mettre en place une gestion patrimoniale des infrastructures

La préservation de notre patrimoine d'infrastructures, marqué par une dégradation continue progressive aux conséquences graves en cas de dérive de cette évolution, est un prérequis pour garantir sa pérennité et son fonctionnement optimal.

Cette gestion patrimoniale passe avant tout par une connaissance fine de ce patrimoine, de son état et de ses conditions d'exploitation, par le développement de nouvelles méthodes d'instrumentation et d'outils de modélisation pour l'aide à la gestion et par le partage de l'expertise et des pratiques.

Depuis sa mise en place en 2016 par l'IDRRIM, l'Observatoire National de la Route a démontré sa capacité à apporter des éléments objectifs au débat public sur la gestion et l'entretien des infrastructures et à porter une vision nationale de l'état des infrastructures et des moyens consacrés à leur entretien. Cet objectif doit être poursuivi afin d'engager l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures à participer à cet observatoire et à partager leurs pratiques.

Une attention particulière doit également être portée sur la gestion et l'exploitation des ponts, considérant le besoin de connaissance fine du nombre, de l'état de ces ouvrages et des sollicitations auxquels ils sont soumis.

13. Libérer l'innovation dans les infrastructures

L'innovation est un vecteur de création de valeur qui permet de répondre aux besoins du secteur d'activité. Face aux enjeux posés par les transitions actuelles, l'ouverture des marchés à l'innovation doit permettre le développement de nouvelles solutions répondant à ces enjeux, en mettant en relation les opportunités de multiples disciplines émergentes en matière de transitions écologiques et numériques.

Le développement de l'innovation demande toutefois un contexte favorable et un engagement de toute la chaîne d'acteurs, avec des entreprises forces de proposition et une ingénierie présente dans le conseil et l'accompagnement de tous ces acteurs, de la maîtrise d'ouvrage et des donneurs d'ordre qui définissent leurs besoins, jusqu'aux entreprises qui réalisent les travaux ou exploitent les infrastructures.

L'ouverture des marchés à l'innovation passera donc par la mise en place d'un cadre d'innovation encore plus performant, accompagné d'outils d'aide à la décision, la rédaction de pièces de marchés types ou la mise en œuvre d'incitations juridiques. Elle doit également s'appuyer sur les outils existants, notamment les appels à projets d'innovation (comme l'appel à projets « Routes et Rues » porté par le ministère en charge de l'écologie et des transports) qui permettent le développement de solutions innovantes dans un cadre juridique et technique sécurisé.

L'utilisation de formes contractuelles innovantes concourra également au développement de l'innovation et à l'émergence de solutions répondant aux enjeux posés par ces transitions.

Enfin, l'innovation ne peut prospérer que si elle est partagée par l'ensemble de la communauté d'acteurs et qu'elle fait l'objet d'une capitalisation dans la doctrine technique.

14. Consolider un mode de travail partenarial et collaboratif

La réalisation de ces objectifs ne pourra se faire que par un travail en réseau, réalisé de manière collaborative et partenariale entre l'ensemble des acteurs réunis collectivement au sein de l'IDRRIM, creuset des engagements de chacun des signataires et lieu privilégié de fédération des acteurs de la profession. Les conditions d'ouverture et de partenariat avec d'autres écosystèmes devront être créées pour élargir à de nouveaux acteurs ce mode de travail.

Ce travail en réseau nécessite un engagement continu de chacun des membres à participer à ces travaux, par la reconnaissance de ce cadre privilégié de travail en commun et par la valorisation des productions par chacun de ses membres. Cet engagement quotidien, rappelé dans la feuille de route de l'IDRRIM 2019-2025, est la clé de la consolidation du modèle de travail collectif porté par l'IDRRIM.

Les signataires s'engagent également à promouvoir conjointement les objectifs de ce pacte auprès de leurs partenaires nationaux et locaux, par une déclinaison territoriale des engagements inscrits dans ce pacte – aux échelles régionales, départementales, métropolitaines, intercommunales –, et dans cette même volonté d'un travail partenarial et collaboratif. Cette déclinaison territoriale est d'autant plus importante que l'efficacité des actions menées ne pourra s'évaluer qu'au regard de l'évolution des pratiques

opérationnelles sur le terrain, lieu de réalisation des opérations. Un cadre type pour cette déclinaison territoriale est proposé en annexe 3 du présent document.

Cette déclinaison territoriale, adaptée aux enjeux locaux, sera chaque fois que possible complétée par une animation de niveau régional ou infra-régional en mobilisant des instances existantes (CoTITA, ADTech, Routes de France...) dans l'objectif de consolider les acquis et faire rayonner les bonnes pratiques à une échelle propice au partage d'expérience.

B. Suivi des engagements

La réalisation de ces engagements demande la mise en place d'un suivi des actions réalisées, et donc la définition d'indicateurs mesurables permettant de suivre l'avancée des réalisations. Les principaux indicateurs nationaux de suivi des engagements sont définis en annexe 1 du présent document et seront complétés par la remontée de quelques indicateurs communs aux déclinaisons territoriales.

Les données permettant de consolider ces indicateurs seront produites par les signataires de ce pacte d'engagement, avec un suivi assuré par l'IDRRIM au sein d'un comité de suivi des signataires. Les réalisations des différentes déclinaisons territoriales devront venir alimenter ce suivi réalisé à l'échelle nationale.

Afin de tenir compte de l'évolution rapide des technologies et de la situation économique et sociale provoquée par la crise du COVID-19, les signataires pourront être amenées à faire évoluer les actions et les indicateurs inscrits dans l'annexe n°1, soit par l'ajout de nouvelles actions ou indicateurs, soit par une modification des engagements inscrits à cette annexe. Ces évolutions devront être validées par l'ensemble des signataires du présent pacte d'engagement réunis au sein d'un comité de suivi.

Le suivi des engagements fera l'objet d'un rapport annuel publié par l'IDRRIM.



SIGNATAIRES

Fait à Paris, le

--	--

--

--

--

--

--

--

--

... / ...

SIGNATAIRES

--

--

--

--

--

--

--

--

... / ...

SIGNATAIRES

--

--

--

--

--

--

--

--

ANNEXE 1

Cette annexe détaille les principaux indicateurs de suivi nationaux retenus par l'ensemble des signataires pour répondre aux engagements pris dans le cadre de ce pacte. Ils seront complétés par quelques indicateurs communs aux déclinaisons territoriales qui viendront alimenter le suivi de la réalisation des engagements inscrits dans ce pacte.

N°	Actions	Acteurs	Indicateurs	Valeur de départ	Valeur cible
1	Recycler 100 % des produits de déconstruction générés annuellement par les infrastructures à l'échelle nationale	Tous les acteurs des infrastructures routières	Taux de recyclage moyen + Taux de recyclage par rapport au stock produit annuellement	18,1 % de réintroduction d'agrégats d'enrobés en 2018	> 20 % de réintroduction d'agrégats d'enrobés en 2025 + 100% de recyclage du stock produit
2	Réaliser 80 % des enrobés courants à moins de 150 °C.	Tous les acteurs des infrastructures routières	Taux d'enrobés produits à moins de 150 °C + Production d'une note d'information IDRRIM	16 % en 2018	80 % des enrobés courants en 2030
3	Construire et mettre en œuvre une méthodologie permettant l'évaluation des émissions de GES générées dans le cadre d'une politique de gestion d'un patrimoine d'infrastructures	Tous les acteurs	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une plateforme de travail adaptée à l'action - Promotion de l'éco-conception, éco-comparaison et économie circulaire - Diffusion des outils méthodologiques, guides, ... produits 		
4	Poursuivre l'organisation du prix Infrastructures pour la Mobilité, Biodiversité et Paysage (IMBP) et élargir les parties prenantes et les thématiques	Tous les acteurs	Nombre d'acteurs parties prenantes de l'organisation + Nombre de lauréats	7 partenaires institutionnels et 7 partenaires médias + 4 projets lauréats en 2018	Signataires du pacte

5	Lancer un projet de recherche national et collaboratif sur la résilience des infrastructures	Tous les acteurs	Nombre de parties prenantes au projet + Nombre de productions		
6	Mettre en place une structure collaborative et partenariale pour le développement d'une doctrine technique sur le BIM	Tous les acteurs	Colloques, outils méthodologiques, guides, ... produits		
7	Engager un travail de révision des documents techniques de conception routière, en vue d'un meilleur partage de l'espace public entre les différents modes	Tous les acteurs des infrastructures routières	Colloques, guides, plateforme d'échanges sur les bonnes pratiques		
8	Développer et mettre en œuvre une méthodologie permettant l'association de la société civile et des usagers	Tous les acteurs	- Mise en place d'une instance de travail adaptée à l'action - Méthodologie construite - Nouveaux acteurs associés		
9	- Tendre vers le 0 accident sur les chantiers - Réduire le nombre de chantiers sous circulation	Tous les acteurs	Nombre annuel d'accidents et presque accidents + Ratio de chantiers sous circulation à suivre dans les conventions locales		
10	Adapter les formations (ingénieurs, administration, techniciens, exécution, formateurs...) aux enjeux posés par ces transitions	Organismes de formations (écoles, universités, centres d'apprentissage, CNFPT)	Recensement et référencement de ces formations		

11	Participer à l'ONR (Observatoire National de la Route)	Gestionnaires d'infrastructures routières	Nombre de participants à l'ONR + Production d'un rapport annuel et de recommandations	70 départements, 9 métropoles et 4 EPCI (valeur 2019)	100 % des départements et des métropoles, ainsi que 100 EPCI à horizon 2025.
12	Participer aux appels à projets d'innovation du secteur	Entreprises + Ingénierie	Nombre de lauréats aux appels d'offres nationaux	8 lauréats du CIRR en 2019	Plus de 10 lauréats annuels sur la période 2020 – 2030.
13	Décliner territorialement ce pacte d'engagement	Tous les acteurs	Nombre de déclinaisons territoriales	57 départements signataires de la CEV	100 % de territoires engagés dans une déclinaison de ce pacte

ANNEXE 2

Cette annexe présente chacun des signataires de cet engagement. Ils représentent les différentes composantes de la communauté des acteurs des infrastructures de mobilité :

- Maîtrise d’ouvrage ou donneurs d’ordre : État, associations d’élus ou de collectivités territoriales, organismes représentant les réseaux d’infrastructures nationales ;
- Secteur de la construction : associations, fédérations et syndicats professionnels ;
- Ingénierie : associations, fédérations et syndicats professionnels, et organismes publics ;
- Organismes de recherche et de formation ;
- Organismes et associations représentatifs des domaines couverts par le pacte d’engagement.

ANNEXE 3

Cette annexe propose un cadre-type de déclinaison territoriale du présent pacte d'engagement. Il permettra d'accompagner les collectivités territoriales et les représentants du secteur des infrastructures souhaitant s'engager dans une déclinaison territoriale de ce pacte. Ce cadre-type a vocation à être complété ou amendé selon les enjeux locaux.

Il sera accompagné d'une « boîte à outil » proposant un ensemble d'actions et d'indicateurs pouvant être retenu par les acteurs locaux signataires de cette déclinaison territoriale du pacte d'engagement.

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 [*à compléter*] 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, [à compléter] 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 [à compléter]. 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 le champ de compétence de [à compléter] et en tenant compte des enjeux particuliers de [à compléter], 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 [à compléter].

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

Les principaux enjeux en [à compléter] sont :

[Liste à compléter]

C. Synthèse des engagements

Pour atteindre ces objectifs,

[Acteur 1] s'engage à :

- [Liste à compléter]

[Acteur 2] s'engage à :

- [Liste à compléter]

[Acteur 3] s'engage à :

- [Liste à compléter]

[Acteur X] s'engage à :

- [Liste à compléter]

Les signataires 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

[à compléter]

B. Intégrer les infrastructures à leur environnement

[à compléter]

C. Adapter les infrastructures au changement climatique

[à compléter]

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

[à compléter]

E. Développer des infrastructures génératrices de données

[à compléter]

F. Faire des infrastructures de véritables espaces numériques

[à compléter]

G. Digitaliser les infrastructures et les métiers

[à compléter]

H. Concevoir des infrastructures adaptables aux diverses formes de mobilité

[à compléter]

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

[à compléter]

J. Rendre les infrastructures et les chantiers plus sûrs

[à compléter]

Article III. – Déclinaison des engagements

C. 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, [à compléter] s'engage à utiliser les différents outils offerts par la commande publique, que ce soit en matière de critères de développement durable, de variante ou d'options, d'ouverture de ses marchés à l'innovation, ...

D. Vérifier les engagements

[à compléter] 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.

E. 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 [à compléter] 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 [à compléter].

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.

Pour cela, [à compléter] s'engagent à :

- [à compléter sur la formation].
- [à compléter sur la gestion patrimoniale].
- [à compléter sur l'innovation].
- [à compléter sur le mode de travail].
 - a. Participation, à la mesure de leurs moyens, aux travaux issus du pacte national, notamment sous l'égide de l'IDRRIM ?
 - b. Mise en place d'une structure locale ?

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.



9, rue de Berri - 75008 Paris - Tél : +33 1 44 13 32 99

www.idrrim.com - idrrim@idrrim.com

Association loi 1901



@IDRRIM



LINKEDIN