



**CONVENTION D'ENGAGEMENT VOLONTAIRE POUR LE DÉVELOPPEMENT
DURABLE
DES ACTEURS DE CONCEPTION, REALISATION ET MAINTENANCE DES
INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES NATIONALES EN ILE DE FRANCE**

Entre

L'Etat représenté par

Daniel CANEPA, Préfet de la Région d'Ile-de-France.

D'une part

Et les syndicats professionnels suivants :

La Fédération Régionale des Travaux Publics d'Ile-de-France,
représentée par Monsieur **Eric BERGER**, dûment habilité en qualité de Président

Le Syndicat Professionnel Régional de l'Industrie Routière Ile-de-France,
représenté par Monsieur **Bruno CHAMBON**, dûment habilité en qualité de Président

Le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France,
représenté par Monsieur **Gilles PATROSSO**, dûment habilité en qualité de Délégué Régional Ile-de-France

La Fédération Syntec-Ingénierie,
représentée par Monsieur **Christian DEURÉ**, dûment habilité en qualité de Délégué Régional Ile-de-France

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Table des Matières

Préambule.....	3
Article I - Engagements globaux.....	5
A - Rappel des objectifs de la convention nationale.....	5
B - Les enjeux en Ile de France.....	5
C - Synthèse des engagements.....	6
Article II - Déclinaison des engagements.....	7
A - Préserver les ressources non renouvelables.....	7
A1 - Collecte des agrégats d'enrobés en vue de leur valorisation.....	7
A2 - Opérations de terrassement et de couches de forme.....	7
B - Prendre en compte des impacts environnementaux des chantiers.....	8
D - Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie :.....	8
D 1 - Utilisation des techniques tièdes et semi-tièdes.....	9
D2 - Réduction des transports par la route.....	9
E - Améliorer la sécurité routière, la sécurité des personnels, des usagers et des riverains :.....	9
F - Participer au développement de la recherche et diffuser l'innovation :.....	9
G - Intégrer des clauses d'insertion dans les marchés publics.....	10
H - Prise en compte du développement durable.....	10
Article III - Contractualisation.....	11
A - Mettre en place de critères de développement durable dans les appels d'offres.....	11
B - Vérifier les engagements des entreprises.....	12
C - Objectifs et indicateurs.....	12
C2 - Terrassements et couches de forme :.....	12
C3 - Gestion des sols pollués.....	13
C4 - Autres indicateurs.....	13
Article IV – Suivi et évaluation cette convention.....	13
Les objectifs cible sont révisables annuellement en fonction des résultats obtenus.....	13
A - Comité de Suivi de la présente convention.....	13
B - Accompagnement de la convention.....	14
B1 - Les engagements de la profession des Travaux Publics.....	14
B2 - Les engagements de la DRIEA.....	14
B3 - Promouvoir les objectifs de cet acte d'engagement.....	15
1. Référentiel technique applicable à la présente convention.....	16

Préambule

La France, avec le Grenelle de l'environnement, s'est engagée dans la mise en œuvre 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.

Les entreprises de Travaux Publics qui assurent la construction, l'aménagement, et l'entretien des infrastructures routières de l'Etat en Ile-de-France (1500 kilomètres de voies accueillant 4 millions de déplacements par jour) sont prêtes à relever ce défi avec les donneurs d'ordre.

Des phases amonts du projet jusqu'à son achèvement, les sociétés d'Ingénierie accompagnent de leur côté la DRIEA, dans la conception des infrastructures les plus respectueuses de leur environnement et dans la préconisation de dispositions les plus 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. Concevoir, construire, aménager 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.

Sous l'égide de leurs organisations professionnelles (FNTP, SPTF, SYNTEC-INGENIERIE, USIRF), les entreprises de Travaux Publics, en particulier **celles de terrassement et d'entretien et construction routière et les sociétés d'Ingénierie** agissant dans le domaine de la maîtrise d'œuvre d'infrastructures routières, souhaitent aujourd'hui amplifier la coopération engagée avec les acteurs publics nationaux et locaux.

De son côté la DRIEA s'est engagée en faveur d'une démarche d'aménagement qui tient compte des principes du développement durable, en prenant en considération les contraintes liées à la spécificité du réseau routier national. Ainsi la DRIEA a été source de propositions ou acteur pour la mise en œuvre d'une nouvelle politique routière dont les objectifs sont résumés ainsi :

- ❑ Viser à optimiser l'utilisation du réseau routier national :
 - En traitant les points durs de celui-ci afin de fluidifier le trafic ou en limitant les points d'engorgement. Ceci permet de réduire l'émission des Gaz à Effets de Serre et la pollution de l'air, tout en permettant des gains sociaux-économiques (temps de parcours). A titre d'exemple, on peut citer la voie auxiliaire du tronc commun A4/A86, régulation d'accès ;
 - En favorisant le partage de la voirie avec les transports collectifs (voies bus sur A1 et A10 à l'étude) ;
 - En développant une information pertinente à l'usager, permettant à celui-ci d'effectuer des choix pertinents, en intégrant la dimension de l'inter modalité (exemple SIRIUS et Sytadin).
- ❑ Prévoir, dès sa phase de conception des opérations, une évaluation systématique des projets réalisés sur la base d'une analyse socio-économique et environnementale et en intégrant une analyse des préoccupations des usagers et de l'exploitant ;
- ❑ Intégrer très en amont l'évitement de la pollution des milieux naturels du fait de son impact sur la biodiversité et la santé des habitants. Ceci conduit souvent à une amélioration d'une situation existante ;
- ❑ Prendre en compte pour certaines opérations à forts enjeux, comme critères de gestion des travaux, les impacts environnementaux lors de cette phase et en intégrant un système d'organisation et de management vis-à-vis de l'environnement (exemple : Croix de Villerooy) ;
- ❑ Intégrer, quand c'est possible, dans les appels d'offres des variantes permettant de limiter l'impact sur le trafic (impacts sociaux-économiques et environnementaux, maîtrise des délais et de l'impact chantier sur la circulation ...) ;

- ❑ Limiter les impacts "bruit" des infrastructures routières (protections phoniques, revêtements phoniques, couvertures) ;
- ❑ Améliore la qualité environnementale des rejets d'eaux pluviales des infrastructures existantes, en donnant la priorité les secteurs à enjeux ;
- ❑ Adopter une politique de réduction et d'optimisation des installations d'éclairage public sur l'ensemble du réseau.

Les syndicats professionnels et la DRIEA décident aujourd'hui de répondre aux enjeux du réchauffement climatique, de la raréfaction des ressources non renouvelables et de la préservation de la biodiversité en proposant des solutions concrètes, innovantes, conformes aux objectifs de développement durable et de s'engager dans la mise en œuvre des orientations du Grenelle de l'environnement pour favoriser la compétitivité écologique à des conditions économiques acceptables.

Ces principes sont inscrits dans la présente convention d'engagement volontaire spécifique au réseau routier national d'Ile-de-France, partie intégrante d'une politique routière de l'Etat visant à réaliser et à aménager des routes plus respectueuses de l'environnement.

Ainsi, les signataires de la présente convention confirment leur soutien aux principes énoncés dans la Convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voiries et espaces publics, signée le 25 mars 2009 par l'Etat, l'Assemblée des Départements de France, la Fédération Nationale des Travaux Publics, le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France, l'Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française et Syntec-Ingénierie et jointe en annexe.

Article I - Engagements globaux

A - Rappel des objectifs de la convention nationale

Dans le champ de compétence de la DRIEA et en tenant compte des enjeux particuliers de l'Ile de France, les signataires s'engagent à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour contribuer à l'atteinte des objectifs fixés dans la convention nationale, signée le 25 mars 2009. C'est dans cet esprit que la présente convention est établie.

Les objectifs indiqués dans la convention nationale sont de :

- Réemployer ou valoriser 100% des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers ;
- Atteindre un recyclage de 100% des matériaux routiers ;
- Préserver la biodiversité et les milieux naturels ;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie ;
- Réduire la consommation d'eau sur les chantiers ;
- Accroître la performance environnementale des entreprises et de la route ;
- Améliorer la sécurité routière, la sécurité des personnels, des usagers et des riverains ;
- Participer au développement de la recherche et diffuser l'innovation ;
- Adopter un nouveau mode de partenariat : vers un Institut Français de la Route et des Infrastructures de transport.

Ces objectifs doivent être adaptés et complétés pour tenir compte des enjeux spécifiques de l'Ile de France

B - Les enjeux en Ile de France

Les principaux enjeux de l'Ile de France sont :

- L'amélioration du cadre de vie des franciliens et en particulier :
 - La qualité de l'air,
 - La qualité des eaux,
 - Le bruit,
 - L'impact visuel des infrastructures de transports,
 - Les perturbations liées aux chantiers.
- L'importance du trafic sur le réseau routier national présente des risques et des contraintes fortes sur les chantiers en matière de :
 - Sécurité,
 - Conditions de circulation et impact potentiel sur le réseau secondaire (trafic, bruit, sécurité, pollution de l'air).
- L'existence de sols pollués, liés en particulier à d'anciens sites industriels, nécessite de rechercher les meilleures techniques de traitement et de valorisation des matériaux impactés.
- L'existence de sols en place valorisables permet la préservation des ressources naturelles, et réduit le transport de matériaux.

- ❑ La disponibilité importante de déchets industriels utilisables dans certaines conditions dans les couches de chaussée.

La prise en compte de ces objectifs et enjeux sera déclinée pour chaque opération d'investissement ou d'entretien, en prenant en compte la nature de l'opération et son contexte spécifique.

C - Synthèse des engagements

Pour atteindre ces objectifs,

La DRIEA s'engage à:

- ❑ Développer progressivement dans ses études de projets et dans les marchés de travaux la prise en compte du développement durable, selon les principes de l'engagement volontaire national et les enjeux de l'Ile de France,
- ❑ Définir dans ses marchés des objectifs de performance environnementale, assortis de critères mesurables,
- ❑ Adapter ses procédures d'appel d'offre, particulièrement en ce qui concerne les marchés de travaux, afin de permettre aux entreprises d'adapter leur réponse aux objectifs de la présente convention à partir des données techniques transmises, des objectifs qualitatifs attendus, du niveau des exigences requis.....,
- ❑ Organiser un maximum d'appels d'offres ouvert aux variantes, notamment environnementales, toutes les fois où cela sera possible et acceptant l'ensemble des possibilités offertes par les textes en vigueur,
- ❑ Utiliser un éco-comparateur reconnu par l'ensemble des acteurs, pour définir le bon compromis entre les diverses exigences environnementales et comparer les différentes propositions selon la même méthode,
- ❑ Adopter l'ensemble des possibilités offertes par les textes en vigueur,
- ❑ Systématiser l'envoi des produits de fraisage et de démolition de chaussée vers des centres de recyclage,
- ❑ Inciter, dans les appels d'offres, à l'utilisation d'enrobés plus respectueux de l'environnement (avec agrégats d'enrobé, enrobés basse énergie,- tièdes et semis tièdes),
- ❑ Inciter, dans les appels d'offres, à l'utilisation de matériaux de recyclage (MIOMS, grave béton concassé, grave industrielle, sols traités en centrale et in situ,) dont l'utilisation dans les couches de forme permet de réduire le déséquilibre production / consommation des granulats naturels en Île-de-France,
- ❑ Instaurer progressivement un système de management du développement durable. Ce management s'appuyant sur les engagements de la présente convention,
- ❑ Poursuivre, avec les représentants de la profession, un travail en commun afin de définir des axes de progrès, dont la présente convention n'est qu'une première étape. La capitalisation des expériences menées et l'analyse de ces expériences, contribueront à cette démarche.

Les Syndicats professionnels signataires s'engagent à :

- ❑ Communiquer annuellement sur les données qui permettront de renseigner les principaux indicateurs de suivi de la présente convention (le tonnage des agrégats d'enrobés, les tonnages des enrobés tièdes et semi-tièdes, la consommation des granulats naturels,...),
- ❑ Proposer un système de suivi des indicateurs liés à la présente convention,
- ❑ S'engager dans une collecte systématique des agrégats d'enrobés vers des sites de recyclage,
- ❑ Proposer le taux de recyclage maximal possible indiqué dans les guides techniques de la profession,
- ❑ Employer des enrobés à basse énergie (tièdes et semi-tièdes) lorsque cela est techniquement possible,
- ❑ Réduire les transports par route pour l'approvisionnement des chantiers (recyclage des matériaux en place, valorisation des sols, transports alternatifs de type barges, ...),
- ❑ Limiter les perturbations du trafic provoquées par le chantier,
- ❑ Proposer les solutions permettant de mieux valoriser les sols en place,
- ❑ Contribuer à développer des techniques permettant une meilleure prise en compte des sols pollués,

- ❑ Assurer la promotion de cette convention auprès des entreprises de la région.

La DRIEA et Les Syndicats professionnels signataires s'engagent à mettre en place un dispositif pérenne de suivi de la présente convention.

Article II - Déclinaison des engagements

A - Préserver les ressources non renouvelables

A1 - Collecte des agrégats d'enrobés en vue de leur valorisation

Actuellement, la destination des agrégats d'enrobés issus du fraisage des matériaux bitumineux en place sur les chaussées lors des opérations d'entretien de celles-ci n'est pas connue.

La DRIEA s'engage à exiger explicitement dans les appels d'offres le transfert des agrégats d'enrobés bitumineux vers des centres de valorisation industrielle.

Les entreprises s'engagent à déposer l'ensemble des agrégats d'enrobés bitumineux vers des centres de valorisation industrielle.

L'objectif à terme est que l'intégralité de ces agrégats puisse être valorisée dans des enrobés bitumineux à usage de couches de fondations, bases, liaisons ou roulements, *du fait que la réutilisation sur place n'est généralement pas possible sur les chantiers de la DRIEA.*

Objectifs 2013 : augmenter le pourcentage moyen d'introduction d'agrégat d'enrobés recyclés à hauteur de 15 % des enrobés produits appliqués aux chantiers de la DRIEA ;

Objectifs 2018 : augmenter le pourcentage moyen d'introduction d'agrégat d'enrobés recyclés à hauteur de 20 %

A2 - Opérations de terrassement et de couches de forme

La DRIEA, les sociétés d'ingénierie et les entreprises de travaux publics peuvent agir sur la préservation des ressources naturelles non renouvelables et limiter le recours aux matériaux de carrière, ressource extrêmement rare en Ile de France, en retraitant les sols en place dans les couches de forme et d'assise, en valorisant les déchets blancs et/ou en mettant en œuvre des matériaux de recyclage, issus d'autres filières, garantissant des performances structurelles et des garanties de durabilité au moins équivalente aux solutions de couches de formes traditionnelles en graves naturelles prescrites ordinairement dans les solutions de base.

Dans le cadre des projets le permettant (surfaces et matériaux géologiquement compatibles), les solutions de réalisation des couches de forme et d'assise en matériaux du site traités en place seront privilégiées.

La DRIEA demandera à ses maîtres d'œuvre, dans le cadre des études de projet, une analyse des terrassements nécessaires et des solutions d'optimisation dans le sens d'une préservation des ressources, d'une minimisation des émissions de CO2 et de la consommation d'énergie. Cela se traduira en phase projet par l'élaboration par le maître d'œuvre, en partenariat avec le CETE IF, d'un plan de gestion des terres.

La valorisation des matériaux de recyclage issus des travaux de déconstruction de bâtiments, d'ouvrages d'art et de routes ou issus d'autres filières industrielles (MIOM -Mâchefers d'Incineration d'Ordures Ménagères, laitiers de fonderie électrique, etc. ...) dans les remblais, couches de forme et d'assise est une autre piste permettant de limiter le recours aux matériaux de carrière. Elle doit être encouragée, dans le respect des préconisations des guides nationaux et régionaux (voir annexe)

La DRIEA s'engage à ouvrir la composition des couches de forme, d'assise et remblais dans ses marchés dans les limites des normes et guides techniques (le cas échéant en ouvrant à variante sur cet aspect)

La profession s'engage à être force de proposition pour l'utilisation de matériaux issus de la valorisation en remblais, couches de forme et d'assise. Elle privilégiera les matériaux bénéficiant d'un marquage CE à même de garantir la traçabilité et la qualité des produits.

A l'issue des chantiers, un bilan environnemental des opérations de terrassement et couche de forme, sera effectué.

Un état initial devra être établi dès le début de la mise en œuvre de la convention.

Objectifs : 2012 :

- Deux opérations en étude,
- Au moins une ouverture à variante sur un marché Terrassement Assainissement Chaussée d'envergure.

Objectifs 2015 :

- Toutes les études prennent en compte la problématique des déchets blancs,
- Ouverture à variante généralisée sur les techniques de terrassement et plan de gestion des terres.

B - Prendre en compte des impacts environnementaux des chantiers

La DRIEA produira lors des appels d'offre des opérations d'investissement les informations concernant les eaux superficielles ou souterraines, la sensibilité des milieux, et les préconisations des services régaliens. Les entreprises proposeront dans le cadre de leur **Plan de Management Environnemental**, les mesures sur lesquelles elles s'engagent afin de contrôler leurs rejets et la manipulation de produits dangereux, d'éviter toute pollution des eaux superficielles ou souterraines.

C - Gérer les Sols pollués

Les sols pollués constituent une problématique majeure en Ile-de-France et doivent être pris en considération le plus en amont possible et de manière graduée selon les enjeux identifiés.

La DRIEA prévoira l'identification précoce des sols pollués et les modalités d'élaboration de plans de gestion des terres polluées pour chaque opération. Les éléments concernant cette identification seront fournis dans les dossiers d'appel d'offre.

Les syndicats professionnels signataires s'engagent à prendre en compte la problématique des sols pollués et à contribuer à développer les techniques en permettant une meilleure prise en compte.

Au niveau de l'appel d'offres, les entreprises proposeront des optimisations du plan de gestion des terres polluées.

Elles intégreront cette problématique dans le **Plan de Management Environnemental** spécifique à l'opération et s'assureront de la traçabilité du traitement des sols pollués et leur valorisation dans le respect de la réglementation en vigueur (plan de gestion, EQRS ...)

Une première version d'un guide méthodologique de prise en compte des sols pollués est jointe en annexe.

D - Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie :

La réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergie sont des enjeux majeurs dans la lutte contre le réchauffement climatique, la DRIEA, les sociétés d'ingénierie et les entreprises s'entendent pour agir sur les points suivants :

D 1 - Utilisation des techniques tièdes et semi-tièdes

Les entreprises s'engagent à poursuivre leur démarche d'innovation en vue de l'amélioration de la maniabilité de ces matériaux et d'une mise en œuvre plus aisée de ces produits.

La DRIEA, ses maîtres d'œuvre et les entreprises, dans la continuité de leurs précédentes démarches, s'engagent sur les objectifs suivants :

Objectifs 2013:

- Augmenter la part des enrobés tièdes ou semi-tièdes à hauteur de 25 % du tonnage des enrobés appliqués sur les chantiers de la DRIEA.

Objectifs 2018 :

- Augmenter la part des enrobés tièdes ou semi-tièdes à hauteur de 50 % du tonnage des enrobés appliqués sur les chantiers de la DRIEA.

Les entreprises et la DRIEA devront apprécier le choix et l'utilisation de ces techniques en fonction des enjeux du trafic et de l'itinéraire. La DRIEA précisera dans le dossier d'appel d'offre les critères de performance et garanties qu'il en attend.

D2 - Réduction des transports par la route

Les transports sont source de gênes pour les usagers, compte tenu de la densité de trafic sur le réseau de la DiRIF, et pour les riverains et habitants situés sur le parcours. Les entreprises proposeront donc toutes mesures visant à réduire cet impact négatif, par exemple en privilégiant le transport des matériaux par voie fluviale ou ferrée, recyclage des matériaux en place, valorisation des sols, etc.

E - Améliorer la sécurité routière, la sécurité des personnels, des usagers et des riverains :

Les enjeux à prendre en compte sont :

- ❑ Sécurité des personnels pendant la phase chantier : nécessité d'optimiser et maîtriser fortement le travail sous fermeture pour limiter le nombre de fermetures et respecter les horaires pré-déterminés de réouverture. Gestion de la co-activité au sein d'un même balisage,
- ❑ Sécurité des personnels lors de la maintenance ultérieure des ouvrages réalisés: à prendre en compte en conception, réalisation et lors du processus de remise à l'exploitant lors de la mise en service.
- ❑ Sécurité routière, des usagers et riverains : application des directives nationales.

La DRIEA et les syndicats professionnels, s'inscrivent dans un objectif de zéro accident, en conséquence ils :

- ❑ Définiront des actions communes de sensibilisation des personnels sur les chantiers,
- ❑ Effectueront un bilan annuel des accidents liés aux chantiers,
- ❑ Partageront les retours d'expérience maîtrise d'ouvrage/profession sur les presque accidents et accidents.

F - Participer au développement de la recherche et diffuser l'innovation :

Les ambitions en matière de développement durable ne pourront être atteintes sans disposer de nouveaux outils, méthodes et méthodologies préparant les ruptures technologiques de demain. Les entreprises s'engagent à accroître les recherches et leur collaboration avec notamment le Réseau Scientifique et Technique (RST) de l'État, le Comité de l'innovation routière du MEDDTL, l'Assemblée des Départements de France (ADF), l'Institut Français de la Route et des Infrastructures de Transport (IDRRIM) et les autres associations nationales de collectivités locales.

La DRIEA s'engage à prendre en compte le résultat de ces recherches dans l'élaboration des CCTP.

La DRIEA recherchera les opérations pour lesquelles peut être mise en oeuvre la démarche innovation du SETRA.

G - Intégrer des clauses d'insertion dans les marchés publics

Il sera rappelé ici *in extenso* les dispositions de l'article 14 du Code des Marchés Publics :

« Les conditions d'exécution d'un marché ou d'un accord-cadre peuvent comporter des éléments à caractère social ou environnemental qui prennent en compte les objectifs de développement durable en conciliant développement économique, protection et mise en valeur de l'environnement et progrès social. »

Ces conditions d'exécution ne peuvent pas avoir d'effet discriminatoire à l'égard des candidats potentiels. Elles sont indiquées dans l'avis d'appel public à la concurrence ou dans les documents de la consultation. »

Dans l'esprit de ce texte, les clauses d'insertion sociale dans les marchés publics sont un levier de développement de l'insertion et de l'accès à l'emploi au bénéfice des personnes en difficultés sociales et professionnelles et font partie du plan état exemplaire.

La DRIEA intégrera cette clause dans les marchés publics dont l'objet, la part de main d'œuvre et la technicité le permettent et dont la durée est supérieure à 6 mois.

A cet effet, les syndicats professionnels comme la DRIEA s'engagent en outre à mettre en œuvre une réflexion commune sur le sujet, dont l'objectif à moyen terme est l'application des engagements susvisés dans le cadre d'une politique durable d'insertion professionnelle des personnels concernés au sein des entreprises. Étant entendu que, dans le principe établi, l'insertion des personnels concernés devrait pouvoir s'étaler sur une durée à définir, sur laquelle ils pourraient être amenés à intervenir dans le cadre de la réalisation de divers chantiers sous maîtrise d'ouvrage publique. Ceci afin de faciliter leur insertion et leur emploi définitif au sein d'une Entreprise. La mise en place d'indicateurs et objectifs précis, ainsi que de modalités de suivi seront bien évidemment nécessaires.

H - Prise en compte du développement durable

Dans les opérations d'aménagement du réseau, la DRIEA intégrera, à terme, le Développement Durable au sein de son Système de Management de la Qualité, en s'inspirant de la norme ISO 1401 pour le volet environnemental. Le système de Management de la qualité précisera les modalités d'établissement, dès les phases amont et jusqu'à la fin de l'opération, d'un Plan de Management Environnemental (PME) spécifique à chaque opération d'aménagement.

Cette démarche s'appuiera sur une politique environnementale reprenant les éléments cités à l'article I, de la présente convention et les éléments spécifiques au contexte de l'opération.

Pour les opérations à fort enjeu environnemental, la DRIEA missionnera au côté du maître d'ouvrage un assistant à la maîtrise d'ouvrage, dénommé coordonnateur environnemental, qui, au vu du dossier de DUP, identifiera les impacts environnementaux significatifs à prendre en compte au niveau des études. Les éléments fournis par le coordonnateur environnemental seront intégrés dans le cahier des charges du marché de maîtrise d'œuvre.

Ce coordinateur donnera un avis sur la rédaction du dossier projet et participera à l'élaboration du DCE. Il assistera le maître d'ouvrage dans l'analyse des offres pour la partie le concernant. Pendant la phase chantier, il contrôlera la bonne mise en oeuvre par les entreprises des préconisations des marchés et des engagements pris par les entreprises lors de leur réponse à l'appel d'offre. Après le chantier, il préparera le bilan environnemental de l'opération

Objectifs 2013 : ce système concernera 50 % des opérations en phase PROjet.

Objectifs 2015 : ce système concernera 50% des opérations en phase DUP.

Les entreprises présenteront à l'appui de leur offre un **Plan de Management Environnemental** (PME) qui précisera les modalités, adaptées aux exigences formulées et aux objectifs de la présente convention, de prise en compte des enjeux environnementaux. Elles désigneront dans leurs propositions un responsable identifié gérant les aspects environnementaux des travaux.

Les entreprises s'engagent à apporter, dans leur mémoire technique concernant leur offre et d'éventuelles variantes, toutes les garanties permettant d'apprécier :

- ❑ Qu'elles répondent à l'ensemble des exigences du dossier de consultation,
- ❑ La performance et la pérennité des solutions proposées, leurs équivalences structurelles par rapport aux solutions de base,
- ❑ La justification des gains en matière environnementale des variantes proposées.

Article III - Contractualisation

A - Mettre en place de critères de développement durable dans les appels d'offres

Afin d'encourager les candidats à ses marchés publics de travaux routiers à mettre en œuvre de bonnes pratiques environnementales et à proposer des techniques de réalisation des travaux innovantes du point de vue de la protection de l'environnement, la DRIEA utilisera, sauf cas particulier, pour attribuer ces marchés, parmi la pluralité de critères définis par l'Article 53 du Code des Marchés publics, celui des performances en matière de protection de l'environnement.

Afin de montrer l'importance de ce critère, celui-ci pourra atteindre 20% de la pondération dans la note finale de jugement des offres. Le règlement de la consultation sera explicite sur la manière de noter les critères développement durable ainsi que sur la méthode de classement des offres par rapport à ces critères.

La DRIEA acceptera l'usage de l'ensemble des possibilités offertes par les textes en vigueur si elles sont techniquement applicables et dès lors qu'elles apportent un gain environnemental, et prendra en compte, sauf exception, les variantes, notamment environnementales. Les documents de référence à prendre en compte sont ceux listés en annexe ou les documents validés par le Réseau Scientifique et Technique (RST) et applicables au réseau routier national d'Ile de France, le CETE IDF assurant le suivi de cette liste.

Dans l'attente de l'agrément éventuel d'un éco-comparateur par une instance habilitée, l'Etat et la profession conviennent de mettre en œuvre l'éco-comparateur SEVE pour juger et comparer les offres et les variantes entre elles, pour les critères pris en compte par ce produit, à savoir : consommation d'énergie en phase chantier, émission de CO₂, économie des ressources naturelle et quantité d'agrégats d'enrobé valorisés.

La DRIEA se réserve le droit, au cas par cas et suivant les évolutions de ces logiciels, d'imposer dans le cadre de ses Règlements de Consultation l'utilisation d'un éco-comparateur différent.

Afin de permettre un libre accès de la concurrence aux appels d'offres l' USIRF s'engage d'une part à mettre à disposition de toute entreprise qui en ferait la demande cet Eco-comparateur avec un manuel d'utilisation, d'autre part à fournir à la personne publique les moyens de s'assurer de la pertinence des résultats présentés.

B - Vérifier les engagements des entreprises

La DRIEA et les syndicats professionnels signataires élaboreront un tableau type des données nécessaires au suivi des indicateurs de la présente convention à introduire dans les DCE pour élaborer les bilans d'opération.

Pour les marchés relevant d'un Plan de Management Environnemental, seront mis en place contractuellement une grille de notation mensuelle d'évaluation de la mise en œuvre du PME et, en parallèle un tableau de non-conformités dont le suivi sera assuré par le coordonnateur environnemental. Un bilan environnemental sera effectué en fin de chantier par les entreprises. Ce bilan reprendra l'éco-comparateur utilisé pour l'analyse des offres.

Du fait que, par leur offre, les entreprises prennent un engagement de résultat, lorsque que le résultat ne sera pas atteint ou que des dispositions mises en œuvre s'avèrent moins efficaces que celles initialement proposées, elles se verront appliquer les pénalités prévues au marché en rapport avec l'avantage concurrentiel qui résultait de leur offre.

C - Objectifs et indicateurs

La synthèse des objectifs définis dans l'article 2 figure en annexe à la présente convention. L'absence de données historiques disponibles ne permet pas, généralement, d'afficher des objectifs d'évolution. La première année, ou les deux premières années, d'application de la convention permettra d'établir l'état des lieux et les objectifs d'évolution.

Les indicateurs de suivi de la présente convention seront évalués globalement et annuellement. Figure en annexe une première version de ces indicateurs.

Les données permettant de calculer ces indicateurs seront obtenus, soit à partir du tableau type de données tel que précisé à l'article 3 paragraphe B « B - Vérifier les engagements des entreprises », soit globalement par les syndicats professionnels.

C1 - Collecte et valorisation des agrégats, utilisation d'enrobés à basse énergie

Pour ce thème, un objectif cible peut être affiché dès à présent.

Indicateur	Etat 0	Valeur cible	
	2009	2013	2018
Taux de fraisât envoyé vers un centre de valorisation	Non connu	50 %	90 %
Taux de recyclage moyen dans les enrobés	10.5 %	15 %	20 %
Taux d'enrobés à basse énergie	5.9 %	25 %	50 %

C2 - Terrassements et couches de forme :

Le comité de suivi établira pour les années 2012 et 2013 un bilan des chantiers de terrassement et couche de forme, réalisés par la DRIEA afin d'identifier notamment :

- Les volumes des mouvements de terre,
- l'équilibre des déblais et remblais,

- ❑ la part des matériaux issus de la valorisation de déchets industriels (grave de béton recyclé, MIOMS, déblais du BTP).

A l'issue de ces deux années, le comité de suivi réévaluera les objectifs de la convention à échéance 2015 et 2020 pour tenir compte de cet état des lieux.

Par ailleurs, il conviendra de suivre l'évolution annuelle en matière :

- D'apports de matériaux de carrière
- Consommation d'énergie / émissions de CO2 liés aux terrassements et chaussées (hors couche de roulement) rapportés au m2 mis en oeuvre

Et de suivre les objectifs qualitatifs de la convention :

- Taux des opérations ayant fait l'objet d'un plan de gestion des terres par rapport au nombre d'opération le nécessitant,
- Taux d'appels d'offre ayant fait l'objet de variantes portant sur la structure des remblais et Couche de forme,
- Taux d'appels d'offre où une telle variante a été retenue,
- Indicateur de mesure du respect des dispositions des plans de gestion des terres.

C3 - Gestion des sols pollués

- Taux des opérations ayant fait l'objet d'un plan de gestion des terres pollués par rapport au nombre d'opération le nécessitant,
- Indicateur de mesure du respect des dispositions des plans de gestion des terres pollués.

C4 - Autres indicateurs

Les indicateurs suivants feront l'objet d'un suivi annuel, en regard du nombre de marchés concernés ou du montant global des achats de la DRIEA :

- Consommation d'énergie en phase chantier,
- Emission de CO2,
- Nombre d'appels d'offres exigeant d'un Plan de management environnemental,
- Nombre d'appels d'offres exigeant une démarche prenant en compte la pollution des sols,
- Bilan des accidents liés aux chantiers,
- Mise en œuvre des clauses d'insertion sociale.

Le comité de suivi de la présente convention validera les indicateurs qui ne sont pas définis en annexe

Article IV – Suivi et évaluation cette convention

La présente convention est établie pour une durée de 5 années.

Les engagements pris par la DRIEA et les objectifs qu'elle se fixe s'entendent globalement, ils ne sont pas applicables à chaque marché pris individuellement, seules les clauses figurant dans chaque appel d'offre ont une valeur contractuelle. En conséquence, l'attribution d'un marché ne saurait être contesté au motif que l'appel d'offre ne comporterait pas de critère de développement durable. De même, la pondération des critères précisée par le pouvoir adjudicateur ne saurait être mise en cause sur la base de la présente convention.

Les objectifs cible sont révisables annuellement en fonction des résultats obtenus.

A - Comité de Suivi de la présente convention

Un comité paritaire de suivi est mis en place. Ses missions sont les suivantes :

- Suivi de l'application de la convention,
- Retour d'expérience,
- Veille technique et prospective,
- Évolution de la convention.

Il se réunit au moins une fois par an

Il est co-présidé par le DiRIF et le président du SPRIR .

Le CETE y est représenté au titre de gestionnaire de la doctrine technique.

La DRIEA est représentée par :

- Un représentant de la maîtrise d'ouvrage,
- Un représentant de l'ingénierie,
- Un représentant du service d'exploitation et d'entretien de la route, désignés par le DiRIF.

La profession est représentée par un représentant de chaque organisation signataire :

- La Fédération Régionale des Travaux Publics d'Ile-de-France,
- Le Syndicat Professionnel Régional de l'Industrie Routière Ile-de-France,
- Le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France,
- La Fédération Syntec-Ingénierie.

Le secrétariat technique sera assuré paritairement par un représentant des syndicats professionnels signataires et la DRIEA

B - Accompagnement de la convention

B1 - Les engagements de la profession des Travaux Publics

Les syndicats professionnels signataires assureront la promotion des objectifs de la convention et sa mise en œuvre dans leur réseau respectif.

Ils s'associeront aux travaux des instances destinées à promouvoir l'innovation pour la mobilité comme l'IDRRIM (Institut Des Routes, des Rues et des Infrastructures de Mobilité) ou encore la CoTTTA IDF (Conférence technique interdépartementales des transports et de l'aménagement).

La sécurité sur les chantiers étant une priorité partagée par les signataires de la présente Convention, la profession proposera un tableau de suivi de l'accidentologie pour les chantiers DiRIF (taux de fréquence et taux de gravité) pour faciliter l'analyse des accidents par le Comité de suivi lui permettant de proposer les mesures de prévention relevant de sa compétence.

B2 - Les engagements de la DRIEA

- Mettre en place les mesures d'accompagnement, de formation interne,
- Mettre en place des mesures d'information interne et externe (internet, intranet),
- Intégrer dans sa démarche qualité.

Dans le but de diffuser et de promouvoir les engagements énoncés précédemment, La DRIEA et les signataires de la présente convention, outre leur participation au Comité de Suivi régional, se doivent de conduire des actions d'information et de communication à destination :

- d'autres acteurs locaux,
- des autres DIR,
- du public.

Fait à Paris, le

Daniel CANEPA, Préfet de la Région d'Ile-de-France

Eric BERGER
Fédération Régionale des Travaux Publics d'Ile-de-France

Gilles PATROSSO
Syndicat Professionnel des Terrassiers de France

Bruno CHAMBON
Syndicat Professionnel Régional de l'Industrie Routière Ile-de-France

Christian DEURE
Fédération Syntec-Ingénierie