

AVENANT N°1

A LA DECLINAISON LOCALE DU DEPARTEMENT DE LA GIRONDE DE LA CONVENTION D'ENGAGEMENT VOLONTAIRE DES ACTEURS DE CONCEPTION, REALISATION ET MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES, VOIRIE ET ESPACE PUBLIC URBAIN

Entre les soussignés

Le département de la Gironde (CG 33), représenté par le Président du Conseil Général de la Gironde, Monsieur **Philippe MADRELLE**, dûment habilité par la délibération n°

Ci-après dénommé **Le CG 33**

La Communauté urbaine de Bordeaux (CUB),
Représentée par son Président Monsieur **Vincent FELTESSE**, dûment habilité par délibération du Conseil Communautaire en date du

Ci-après dénommée **La CUB**

Et

La Fédération Régionale des Travaux Publics d'Aquitaine,
Représentée par son Président, Monsieur **Christian SURGET**, dûment habilité à l'effet des présentes

Le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France,
Représenté par son Délégué Régional, Monsieur **Philippe SOTO**, dûment habilité à l'effet des présentes

Le Syndicat Professionnel Régional de l'Industrie Routière Aquitaine
Représenté par son Président, Monsieur **Jean Louis POULOU** dûment habilité à l'effet des présentes

La Fédération Syntec-Ingénierie,
Représentée par son Délégué Régional Monsieur **Raphaël PETIT**, dûment habilité à l'effet des présentes

Ci-après dénommés **La Fédération Régionale des Travaux Publics Aquitaine**
Le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France
Le Syndicat Professionnel Régional de l'Industrie Routière Aquitaine
La Fédération Syntec-Ingénierie

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Rappel du cadre et de l'historique de la déclinaison girondine de la Convention d'Engagement Volontaire.

Avec le Grenelle de l'environnement, la France 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.

C'est pourquoi, l'ensemble des organisations professionnelles du domaine de la Route (FNTP, SPTF, SPRIR), le MEEDDAT, les sociétés d'Ingénierie (SYNTEC – INGENIERIE) et l'Assemblée des Départements de France (ADF) ont signé le 25 Mars 2009 la C.N.E.V dont la déclinaison locale en Gironde a été signée le 10 mars 2010 par l'ensemble de ces acteurs excepté l'Etat., la troisième en France.

La déclinaison girondine, comme les autres conventions départementales, reprenait la majorité des objectifs de la Convention Nationale tout en l'adaptant à notre contexte.

Objet de l'avenant :

La Convention girondine prévoyait notamment les principaux engagements rappelés ci-après dont les objectifs basés sur l'état des lieux qui devait dater de 2009, comportaient bon nombre de résultats à atteindre à l'échéance de 2012.

Ainsi, suite au premier bilan des résultats obtenus qui a fait l'objet d'une présentation à l'occasion du 3^e anniversaire de cette convention (manifestation du 29 mars 2013) , les partenaires se proposent de fixer de nouvelles valeurs d'objectifs pour les 3 prochaines années (2013 à 2015), de compléter voire modifier les engagements initiaux ,de permettre à de nouveaux Maîtres d'Ouvrages du département, comme la CUB qui vient de le faire, d'intégrer la Convention Girondine qui s'en trouvera enrichie.

Par ailleurs, cet avenant est aussi l'occasion d'introduire la clause sociale dans les compétences de la déclinaison (action 9)

I – RAPPEL DE LA SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX ENGAGEMENTS

Concevoir, construire, aménager et entretenir des infrastructures routières ou des voiries urbaines performantes et qualitatives 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.**

Les entreprises doivent aujourd'hui répondre aux enjeux du réchauffement climatique ou à la raréfaction des ressources non renouvelables en proposant des solutions concrètes, innovantes, économiquement acceptables et conformes aux objectifs de développement durable. C'est pourquoi, les signataires de la présente convention confirment, leur soutien total aux orientations de la convention d'engagement volontaire signée le 25 mars 2009 par l'Etat, la Fédération Nationale des Travaux Publics, le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France, l'Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française, l'Assemblée des Départements de France et Syntec-Ingénierie.

Sur le plan départemental, les entreprises de terrassements, de construction routière et les sociétés d'ingénierie ainsi que le Conseil Général de la Gironde s'engagent à mettre en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires pour atteindre les objectifs fixés dans cette convention et dont les principaux engagements sont :

Réemployer ou valoriser 100% des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers :

A 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** ». Selon les caractéristiques géotechniques des chantiers, le pourcentage de réemploi des matériaux en l'état se situe de manière générale entre 40% et 80%. Afin de fixer une valeur de référence, la Profession réalisera un état des lieux des pratiques en matière de réemploi des matériaux à l'échéance 2010. Une amélioration de 10% du pourcentage de réemploi ou de valorisation des matériaux est attendue dès 2012¹.

Réemployer ou valoriser 100% des matériaux géologiques naturels excavés sur les chantiers nécessite une coopération entre les acteurs impliqués dans la recherche et les entreprises. Les entreprises de terrassement participent à ces recherches 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. Les sociétés d'Ingénierie s'engagent à promouvoir cette démarche dans leurs projets.

Atteindre un recyclage de 100% des routes :

Les entreprises de construction routière privilégieront les solutions qui économisent les ressources naturelles non renouvelables en favorisant une meilleure valorisation des déchets de la déconstruction en optant notamment pour un recyclage des matériaux issus de la déconstruction routière et un accroissement du recyclage des déchets des TP. D'ici à 2012, elles s'engagent à **passer d'un pourcentage de recyclage en centrale d'environ 20% aujourd'hui à 60% des matériaux bitumineux issus de la déconstruction routière**.

Ceci permettrait une économie de 4 millions de tonnes d'enrobés neufs, soit l'équivalent de la production annuelle de 10 carrières de taille moyenne et de la production annuelle de bitume d'une raffinerie de pétrole de taille moyenne.

Préserver la biodiversité et les milieux naturels :

Dans le cadre d'un partenariat général avec les maîtres d'ouvrage, les entreprises de terrassement et de construction routière s'attacheront, lors d'opérations de travaux à **préserver en priorité la biodiversité et à assurer une préservation des fonctionnalités des milieux naturels tant terrestres qu'aquatiques**. Des méthodologies et recommandations seront établies et diffusées vers les entreprises au plus tard en 2012.

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

Les entreprises de terrassement et de construction routière s'engagent à l'horizon 2020 à **réduire de 33% leur émissions de gaz à effet de serre** liées aux activités de terrassement, d'entretien routier et de construction.

Dès 2012, les entreprises de construction routière souhaitent réduire de 10% ces émissions de CO2 grâce aux progrès sur les transports, les centrales d'enrobage et les produits routiers. Les entreprises

¹ L'amélioration de 10% s'applique à la moyenne constatée de réemploi ou de valorisation en 2010.

de terrassement souhaitent quant à elles atteindre une réduction de 6% de ces émissions grâce aux progrès sur les transports. Des valeurs de référence seront fixées dès 2009.

Réduire la consommation d'eau sur les chantiers de terrassements :

Pour des raisons de sécurité et de réduction des nuisances, d'importantes quantités d'eau sont utilisées 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. Les entreprises de terrassements s'engagent à établir des recommandations pour les membres de la Profession. Elles aboutiront sur la validation de « Plans Arrosage ». Des outils de suivi permettront de mesurer les progrès et des objectifs quantifiés de réduction de la consommation d'eau seront fixés dès 2012.

L'ambition serait de réduire de moitié la consommation d'eau.

Accroître la performance environnementale des entreprises et de la Route :

Afin de favoriser la comparaison des solutions environnementales, **un « Eco-comparateur » commun aux entreprises sera mis en place.** Les indicateurs porteront sur : l'énergie consommée, les émissions de gaz à effet de serre, la préservation de la ressource naturelle. Cet « Eco-Comparateur » qui verra le jour au second semestre 2009 devrait être validé par la puissance publique.

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

Les signataires conviennent d'engager un effort particulier sur les conditions de réalisation des chantiers sous circulation. Ils souhaitent amplifier les actions menées en matière de conduite apaisée et d'éco-conduite. **Une charte de la sécurité routière** intégrant ces deux objectifs sera signée entre la Profession, la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière et la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs salariés (CNAMTS).

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 de terrassement et de construction routière et les sociétés d'Ingénierie 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, le Comité Français des Techniques Routières (CFTR), l'Assemblée des Départements de France (ADF), l'association des directeurs des services techniques départementaux (ADSTD) et les autres associations nationales de collectivités locales. Les résultats de ces travaux pourraient aboutir à **une refonte de l'ensemble de la doctrine routière.**

Adopter un nouveau mode de partenariat : vers un Institut Français de la Route et des Infrastructures de transport :

Créer aujourd'hui les conditions d'une véritable compétitivité écologique s'avère nécessaire. Pour y parvenir, les signataires de la charte s'engagent notamment à **poursuivre en liaison avec tous les acteurs concernés leur réflexion sur la mise en place d'une plate-forme unifiée d'échanges** à partir des instances de partenariat existantes tels que le CFTR ou le Comité Français de l'AIPCR, qui pourrait aboutir, à terme, à la création d'un **Institut Français de la Route et des Infrastructures de Transport.**

II – RAPPEL DE LA METHODE EMPLOYEE POUR LE SUIVI DES OBJECTIFS DES ENGAGEMENTS INITIAUX ET OBJECTIFS 2013-2015.

A - Méthode employée :

A partir des 9 engagements initiaux, il a été décliné 11 actions prioritaires. Le premier travail effectué a consisté à établir conjointement un état des lieux des pratiques basé sur l'année 2010, complété et confronté aux mêmes chiffres des années 2011 et 2012 permettant ce premier bilan.

Par ailleurs, l'ensemble de ces actions n'ayant pu démarrer de manière simultanée, l'avancement des engagements n'est pas toujours identique selon les actions.

Sont joints en annexes les tableaux de bord des objectifs de chaque Engagement avec indiqués les chiffres obtenus pour les années 2010 à 2012 (premier bilan), les prévisions pour la période 2013 à 2015 et enfin l'objectif à atteindre en 2020, ces tableaux étant parfois propres au CG33, à la CUB ou à l'ensemble des MOA girondins dans le cas de chiffres fournis par les unités industrielles situées sur le département

B - Evolution et nouveaux objectifs pour les 9 engagements et les 11 actions.

Action 1 - « Préserver les 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.

Action 1 a -« Réemployer ou valoriser 100 % des matériaux excavés sur les chantiers ».

A 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** »².

Le bilan établi faisait apparaître pour 2010, un taux de réemploi de 58,18 %, qui se situait déjà bien dans la fourchette initiale.

Le bilan 2012 obtenu sur les chantiers du CG 33 fait apparaître un taux de réemploi ou de valorisation de 75 %.

Ce chiffre étant très satisfaisant, il peut être proposé à l'horizon 2015 d'obtenir le chiffre de 80 % pour le CG 33 et de 20 % pour la CUB (zones urbaines) et les autres Maîtres d'Ouvrages rejoignant la C.E.V Girondine.

Action 1 b – « Atteindre un recyclage à 100% des routes »

Le CG 33, la CUB et 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.

² Il s'agira d'optimiser l'équilibre déblais-remblais des projets (mouvements de terre). En cas de déficit en matériaux d'un chantier, les entreprises de terrassement rechercheront prioritairement :
- des emprunts de matériaux dans l'emprise des chantiers, par possibilités d'aménagements du projet intégrés dans le paysage (élargissements de zones de déblais, adoucissements de talus...) ou des emprunts de matériaux contigus ou proches du projet, faisant l'objet d'une remise en état environnementale.
- des apports de matériaux extérieurs disponibles en provenance d'autres chantiers proches.

Valorisation des matériaux bitumineux

Le bilan établi sur la base des chantiers du CG 33 faisait apparaître un taux de valorisation de ces produits de 46,38 % en 2010, de 58,6% en 2011 pour atteindre 65,11% en 2012, suite notamment à l'application progressive des principes cités plus hauts et au recours à l'ECO-COMPARATEUR SEVE.

Par conséquent, ces taux de valorisation, de 75 % par le CG 33 et de 30 % pour la CUB et les autres M.O.A., peuvent être proposés à échéance 2015.

A noter que dans le même temps sur le département, le taux de réintroduction moyenne d'agrégats d'enrobés en centrales est passé de 7,16 % en 2010 à 11,31 % en 2012, en légère augmentation mais inférieur à la moyenne nationale (12%). Objectif de la profession : 15% en 2015.

Action 1 c – « Excédents de chantiers et déchets des TP »

Par ailleurs, les entreprises de terrassement et de construction routière s'engagent à accroître les recherches en liaison avec le réseau scientifique et technique de l'État et le Comité de l'innovation routière et à développer les expérimentations en vue de définir et d'actualiser les cadres techniques et normatifs pour la valorisation des matériaux et des déchets issus de la déconstruction (TP).

Du fait du recours à de la G.N.T issue d'un « process » de valorisation (soit 109 732 tonnes) et du fait de l'usage sur certains chantiers de MIDND (ex MIOM soit 40 464 tonnes), ce sont 150 196 tonnes de ressources naturelles qui ont été épargnées sur la période 2010-2012 à comparer aux 384 474 tonnes mises en œuvre au total. Cela représente un taux moyen de 39,1 % sur cette période pour les chantiers du CG 33.

Par conséquent, pour 2015, il paraît possible d'atteindre l'objectif de 50 % par le CG 33 et de 50 % pour la CUB et les autres MOA.

Les axes de progrès recensés consistent à renforcer la traçabilité des déchets produits sur les différents chantiers et rendre économiquement attractifs pour les exploitants le recours à ces produits de déconstruction ou alternatifs, ce qui devrait pouvoir l'être du fait d'un « diviseur » encore plus important avec l'arrivée de nouveaux MOA.

Action 2-« Préserver la biodiversité et les milieux naturels » :

Dans le cadre d'un partenariat général avec les maîtres d'ouvrage, les entreprises de terrassement et de construction routière devaient s'attacher, lors d'opérations de travaux **à préserver en priorité la biodiversité et à assurer une préservation des fonctionnalités des milieux naturels tant terrestres qu'aquatiques.**

- Signalétique « Biodiversité » et diffusion des solutions pratiques pour la préservation de la biodiversité sur l'ensemble des chantiers représentatifs du CG 33 et de la CUB
- Production systématiques de SOPAE (Schéma Organisationnel du Plan d'Assurance environnement dans les marchés du CG 33
- Fauchage raisonné : indicateur % mètre linéaire d'accotements traités en fauchage raisonné (70% pour le CG 33, 50% pour la CUB).

Action 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% à 2020.

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

Dès 2012, **les entreprises de construction routière** devaient réduire de 10% ces émissions de CO₂ grâce aux progrès sur les transports, les centrales d'enrobage et les produits routiers. Les entreprises de terrassement souhaitent quant à elles atteindre une réduction de 6% de ces émissions grâce aux progrès sur les transports. Des valeurs de référence seront fixées dès 2009.

➤ **Optimisation de la fonction « transport »**

A noter que le Conseil Général, dans ses consultations, valorise dans le jugement des offres le recours à l'éco-conduite pour les chauffeurs des entreprises et cherche à encourager le transport par rail des gros approvisionnements de granulats.

3.a - Amélioration de l'efficacité énergétique des centrales d'enrobage fixes et mobiles et des usines de liants

L'objectif de diminuer de 10 % sur 4 ans pour les centrales girondines n'a pu être obtenu, l'état des lieux initial (déjà meilleur que la moyenne nationale) n'ayant pu être effectué qu'à partir de 2010. Ce constat s'appuie sur les 2 indicateurs suivants :

- la diminution du tonnage de CO₂ émise par les brûleurs des centrales est de 6,57 % entre 2010 et 2012
- la diminution du tonnage de CO₂ émis ramenée au tonnage produit est de 4,6 % du fait de la légère diminution des volumes produits.

L'objectif pour les 3 années à venir serait d'atteindre pour les 2 indicateurs une diminution de 10 % par rapport à l'année de référence 2010.

A noter que l'éco-comparateur SEVE utilisé par le CG 33 dans ses principaux marchés routiers permet d'inciter les outils industriels à tendre vers cette diminution, les gains en GES étant un des indicateurs visés par cet outil.

3.b - Abaissement de la température des produits routiers

La promotion des « enrobés tièdes » a été assurée auprès de l'ensemble des donneurs d'ordre publics et des maîtres d'œuvre.

Le CG 33 s'est engagé à développer la mise en œuvre de produits à froid et aussi de produits « tièdes » en solution alternative aux enrobés « à chaud » traditionnels.

A noter que ce soit d'un point de vue global (ensemble des postes fixes de Gironde) ou du fait du CG 33, le recours aux produits tièdes (soit à minima 30°C de moins que les produits à chaud) est en très nette augmentation, l'objectif initial, étant très largement atteint.

En effet, la part de marché des « tièdes » est passée de 2,12 % en 2010 à 9,54 % en 2012 pour les postes girondins, tendance pour laquelle le CG 33 est très impliqué puisque ces techniques encore peu utilisées en 2010 représentent en 2012 51 % des enrobés utilisés pour nos marchés. Là aussi le recours à SEVE a été un élément déclencheur quant à cet usage.

Objectif pour la période 2013-2015

La CUB et les Maîtres d'Ouvrages venant rejoindre la convention pourrait viser le chiffre de 50 % obtenu par le Conseil Général 33 qui pourrait lui-même viser 60 %.
La profession visera un taux global d'usage de produits « tièdes » de 30 % à l'échéance 2015.

➤ Outil de suivi et de mesure des GES

La FNTP a mis au point un outil OMEGA TP, Outil Méthodologique d'évaluation des Gaz à effet de serre des Activités de TP, non utilisable pour évaluer les GES d'un chantier. Ce logiciel met en œuvre une approche cycle de vie, c'est-à-dire la prise en compte complète des émissions de GES, l'extraction des matières premières jusqu'à la livraison de l'ouvrage. L'interface comprend les principaux postes d'émission : énergie, combustible, mobilité, fret, matériaux, déchets, immobilisation matériels, ect.. La FNTP s'engage à maintenir un haut niveau de qualité sur la base de donnée gérée par ses services. Cet outil de gestion est dédié aux adhérents de la profession

Action 4 – « Réduire la consommation d'eau sur les chantiers de terrassement »

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

Les entreprises de terrassements s'engagent à établir des recommandations pour les membres de la Profession. Elles aboutiront sur la validation de « Plans Arrosage ».

L'ambition serait de réduire à terme de moitié la consommation d'eau.

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 programme de recherche.

Cette action, n'ayant pas pu démarrer, le bilan initial et bien sûr l'objectif à atteindre pour 2012 n'ont pu être effectués.

Pour la période 2013-2015, CG 33 prévoit que, dans le cadre d'un très gros chantier de terrassements, les consommations d'eau, aussi bien pour la phase terrassement que pour la réalisation des couches de chaussée, soient suivies, permettant à la fin de cette période, de définir une méthode d'évaluation de l'eau consommée.

Action 5 – « Accroître la performance environnementale des entreprises et de la Route »

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.

Afin de favoriser la comparaison des différentes solutions d'un point de vue environnemental (notamment base/variantes), un « **Eco-comparateur** » (logiciel intégrant des données d'Analyse du Cycle de Vie) commun aux entreprises de terrassement, de construction et d'entretien

d'infrastructures routières été mis en place en 2011, il s'agit du logiciel SEVE (Système d'Evaluation des Variantes Environnementales) ,version 1.3 qui a fait l'objet de l'Avis Technique n°157 de l'IDRRIM et dont la version 2.0 vient d'être mise à disposition.

Il comporte au moins trois indicateurs de performance environnementale portant sur:

- l'énergie consommée
- les émissions de gaz à effet de serre
- la préservation de la ressource naturelle

L'indicateur du GES fait l'objet d'une diminution (action 3 a).

L'indicateur d'énergie consommée n'est pas à ce stade suivi par la profession.

Un état des lieux est en cours et sera communiqué par la profession dès 2013 pour l'ensemble des unités fixes de production d'enrobés du département.

Par contre, le recours à SEVE encourage la diminution de l'énergie consommée pour fabriquer, à niveau « performantiel » équivalent, grâce à des techniques routières particulières.

Ce dernier indicateur fait par contre l'objet d'un suivi complet, le constat initial ayant été fait en 2010.

Le paramètre de suivi choisi correspond au rapport obtenu entre les tonnages de granulats et de liants utilisés issus d'un « process » de valorisation et le tonnage global des produits routiers mis en œuvre, quelques que ce soient les techniques (entretien ou construction neuve de routes.

Ce paramètre établi à 30,30 % en 2010 est en progression constante, puisqu'il est de 36,67 % en 2012 en Gironde.

L'objectif à échéance de 2015 étant d'atteindre pour l'ensemble des MOA un taux compris entre 30 et 40 %.

A noter que l'usage de l'Eco-Comparateur SEVE CG 33 (53 % des marchés de voirie supérieurs à 200 k € HT en 2012) « stimule » l'évaluation favorable de ces 3 indicateurs.

Par conséquent, la CUB et les MOA désirant intégrer la Convention Girondine utiliseraient à minima la méthodologie visant à suivre ces 2 derniers indicateurs (bilan initial et objectif de diminution), voire à utiliser un Eco-Comparateur (SEVE ou équivalent).

Action 6 –« Améliorer la sécurité routière, la sécurité des personnels, des usagers et des riverains lors des opérations de travaux »

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

Une actualisation **de la charte de la sécurité routière** de 2009, intégrant ces deux objectifs, a été signée en février 2013 entre la profession, le Ministère de l'Intérieur, la Sécurité routière (DSCR), la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs salariés (CNAMTS), l'OPPBTP et s'inscrit désormais dans la Convention nationale de partenariat pour l'amélioration de la santé au travail dans les travaux publics de mars 2012

Une Charte régionale « Travaux sous circulation routière », évoquée dans la convention d'origine, est parue fin 2012.

Le CG 33 favorise l'organisation de chantiers hors circulation chaque fois que la géométrie de l'ouvrage l'impose et que la gestion du trafic le permet.

Les collaborateurs des entreprises interviennent le plus souvent dans des conditions de chantiers sous circulation comme d'ailleurs l'ensemble des agents publics en charge de l'entretien et de l'exploitation des réseaux routiers. Ils sont exposés comme les riverains et les usagers.

Compte tenu de ces enjeux, les signataires conviennent **d'engager un effort particulier sur les conditions de réalisation des chantiers sous circulation**. Ils souhaitent par ailleurs amplifier les actions menées en matière de conduite apaisée et d'éco - conduite.

Les signataires entendent par ailleurs renforcer le champ de la coopération technique dans le domaine de l'exploitation de la route, de la gestion des flux, de la télématique routière et de la maintenance des réseaux routiers au service de la sécurité routière (cf. paragraphe 7).

Action 7 – « Participer au développement de la recherche et diffuser l'innovation »

➤ Vers une « refonte » de la doctrine technique et normative

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,
- des travaux de dragage des ports départementaux (sédiments marins sablo-vasards).

La création en 2010 de l'IDRRIM (Institut des Routes, des Rues pour des Infrastructures de Mobilité) qui a succédé au CFTR, a permis de relancer la Production de ces nouveaux documents techniques notamment dans les domaines suivants.

- valorisation par recyclage des matériaux de chantier
- préservation des ressources (eau et matériaux d'extraction)
- réemploi ou valorisation des matériaux extraits des chantiers
- conditions de compactage des matériaux
- réduction des consommations d'énergie et des émissions des GES
- biodiversité
- réduction du bruit
- infrastructures intelligentes
- gênes occasionnées sur les chantiers
- sécurité routière

Le CG 33 et la CUB s'engagent à renforcer leur politique d'innovation routière, à assurer des expérimentations sur chantier et à actualiser ses spécifications techniques.

A noter la réalisation de chantiers innovants dans le cadre des campagnes d'entretien ou de gros projets du CG 33 et de la CUB (Introduction de taux élevé d'Agrégats d'Enrobés dans des Enrobés. Tièdes, réalisation d'enrobés tièdes à des températures comprises entre 90 (à base d'émulsion) à 110°C (Bitume), recherche de techniques routières permettant de minimiser la remontée de fissures techniques de préparation de support diminuant le ressuage...

Ces expérimentations font souvent l'objet de protocole de suivi spécifique sur plusieurs années avec les entreprises concernées.

L'ensemble des signataires de la Convention peut utiliser gratuitement depuis fin 2012 le logiciel TRACC-EXPERT, outil informatique qui représente l'aboutissement du programme européen SUDOE (Sud-Ouest Européen) et qui permet de promouvoir et de développer l'usage de produits routiers plus respectueux de l'environnement. Le travail de ce programme, prévu dans la Convention Nationale d'Engagement a consisté pour les experts techniques du Groupement à évaluer toutes les techniques routières connues sur le périmètre du SUDOE (France, Espagne et Portugal) selon des critères techniques, environnementaux, sociaux et économiques que l'utilisateur, selon son besoin, pondère. Le logiciel, développé par l'IFSTTAR, propose la technique routière la plus adaptée à son besoin et met à sa disposition tous les éléments de connaissance nécessaires à son usage (normes, bibliographie, présentation de la technique, performances obtenues sur plusieurs chantiers...). Ce logiciel constitue ainsi une vaste base de données recensant l'expérience de l'ensemble des partenaires sur près de 20 ans de travaux routiers.

Ce programme avait aussi pour objectif de réaliser, sur le périmètre du SUDOE, plusieurs chantiers innovants mettant en œuvre des techniques expérimentales à moindre empreinte environnementale : Recyclage de 2^e génération, Recyclage hors spécifications du guide national, Couche de roulement sous trafic significatif fabriquées à partir de 100 % d'A.E, Couche de roulement sous trafic important fabriquée à 80 °C à l'émulsion et à taux élevé d'A. E.

Ces techniques, qui restent innovantes, pourraient faire l'objet, pour certaines, de planches expérimentales en Gironde avec également en corolaire établissement d'un protocole de suivi spécifique.

Action 8 – « Procédure de suivi de l'évaluation des engagements »

Les signataires s'engagent collectivement à faire un point annuel sur la mise en œuvre de la convention.

Les actions prévues localement feront l'objet d'un suivi spécifique périodique selon leur nature. Un bilan des actions et des résultats obtenus par les signataires, devait être établi conjointement et annuellement.

Pour ce faire, un groupe de suivi chargé de l'animation, du suivi et de l'évaluation de la présente convention est créé. Il a en particulier pour mission la mise en œuvre des engagements pris dans la présente convention, à travers de fiches actions qui pourront être actualisées et adaptées chaque année.

Le groupe de suivi comprend les signataires ou leurs représentants. Il pourra s'appuyer sur des représentants techniques désignés par les signataires en fonction des sujets évoqués.

Par ailleurs, Il est prévu de refaire un nouveau bilan complet, en plus du comité de suivi, à la fin de cette 2^{ème} période triennale permettant également de recalibrer éventuellement les différents objectifs.

Le CG 33 assurera le secrétariat de ce comité.

Action 9 – « Introduction de la Clause Sociale »

Depuis plusieurs années, les marchés publics et leur législation ont évolué pour s'adapter progressivement à de nouvelles exigences, de nouveaux enjeux (environnementaux, sociaux, normes européennes, qualité, prévention et sécurité...). La commande publique s'inscrit pleinement aujourd'hui dans la dynamique et l'approche du développement durable.

Les collectivités territoriales peuvent à cet égard s'engager dans une démarche volontariste, à favoriser l'insertion et l'emploi de personnes rencontrant des difficultés particulières, par la mise en œuvre de dispositions légales prévues au code des marchés publics. Ainsi, **la clause d'insertion ou clause sociale permet de privilégier :**

- l'aide et le retour à l'emploi de personnes fragilisées.
- Le rapprochement entre entreprises et acteurs locaux d'insertion.
- Parfois le recours au service de l'insertion par l'activité économique (SIAE).
- La sensibilisation, l'identification d'un public capable de répondre à des besoins en main d'œuvre pour des secteurs d'activité en tension.

Le CG 33 et la CUB, utilisent cette démarche comme levier d'insertion pour les marchés de travaux supérieurs à 500.000 € pour le CG 33 et pour la CUB.

Cette clause d'insertion figure au programme de l'agenda 21 du CG 33, de la CUB et de nombreuses collectivités.

Pour la seule année 2012, plus de 86.700 heures de travail ont ainsi été réalisées par des publics en insertion via la commande publique du CG 33 ainsi que 30.000 heures via la commande publique de la CUB.

L'objet de la présente convention vise à poursuivre la collaboration engagée entre le CG 33, la CUB et les entreprises de travaux publics autour du dispositif clause.

Pour les marchés d'infrastructures, le pourcentage réservé à l'insertion reste établi à 5 % du temps de travail estimé pour la réalisation de l'opération.

Il est proposé de renseigner les indicateurs suivants en conformité aux engagements des collectivités (CG 33 et CUB) en matière d'agenda 21 (**valeurs cibles 2015**):

- 9 a - nbre d'heures de travail réalisées par la clause / nbre heures de travail prévues :
CG 33 110 % - CUB 110 %
- 9b - nbre de marché clausés / nbre de marchés total : CG 33 10 % - CUB 80 %
- 9 c - nbre de pers ayant un emploi durable (*) / nbre de personne ayant travaillé par la clause : CG 33 30 % - CUB 80 %
(*) sorties positives : CDI, CDD, diplôme

Intégration de nouveaux Maîtres d'Ouvrage

Enfin, il paraît opportun que d'autres Maîtres d'Ouvrages, gestionnaires de réseau routier, à l'instar de la Communauté Urbaine de Bordeaux, comme par exemple l'Etat (DIRA), d'importants EPCI, des Collectivités locales ou des Communes rejoignent la Convention girondine car bon nombre d'indicateurs traités dans la partie II concernent des données émises par la profession, relatives à l'ensemble des travaux effectués dans le département, tous maîtres d'ouvrage confondus.

Ainsi, la participation de nouveaux Maîtres d'ouvrage enrichira la Convention en lui offrant une assise plus étendue.

Fait à Bordeaux, le

En six exemplaires,

Pour le
Département
de la Gironde,
Le Président
du Conseil
Général,

Pour la
Communauté
urbaine de
Bordeaux, le
Président,

Pour la
Fédération
Régionale des
Travaux
publics
Aquitaine
Le Président,

Pour le
Syndicat
Professionnel
des
Terrassiers de
France,
Le Délégué
Régional,

Pour le
Syndicat
Professionnel
Régional de
l'Industrie
Routière
Aquitaine
Le Président,

Pour la
Fédération
Syntec-
Ingénierie,
Le Délégué
Régional,

Philippe
MADRELLE

Vincent
FELTESSE

Christian
SURGET

Philippe
SOTO

Jean-Louis
POULOU

Raphaël
PETIT

