



Pacte d'engagement des acteurs des infrastructures de mobilité du Département de l'Hérault



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 : le Conseil Départemental de l'Hérault avait alors été le premier département signataire. 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. Conclu au niveau national sous l'égide de l'Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité (IDRRIM), 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 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 « penser global, agir local » mais également en tant que principaux gestionnaires de réseau. C'est particulièrement le cas du Département de l'Hérault, principal gestionnaire routier sur son territoire, qui a souhaité, de longue date, inscrire sa politique routière et de mobilité à la pointe des enjeux de développement durable.

S'inscrivant dans la volonté de décliner territorialement le pacte national et d'avoir une application opérationnelle des indicateurs, la Fédération Régionale de Travaux Public (FRTP) d'Occitanie, la délégation Occitanie/Méditerranée du syndicat Routes de France, la délégation régionale Occitanie du syndicat Syntec-Ingénierie, l'Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de construction (UNICEM) Occitanie Délégation Méditerranée et le Département de l'Hérault 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 du département de l'Hérault. 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 leur champ de compétence, les signataires se sont engagés à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour appliquer les engagements fixés dans le pacte national des acteurs des infrastructures de mobilité porté par l'IDRRIM (Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité).

C'est dans ce même esprit que le présent pacte d'engagement est établi à l'échelle du Département de l'Hérault, avec ses acteurs locaux.

L'intégralité des engagements nationaux sont transposables pour le pacte d'engagement du Département de l'Hérault :

- Pour des infrastructures inscrites dans les transitions climatiques et écologiques
 - 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

- Pour des infrastructures inscrites dans la transition numérique
 - Développer des infrastructures génératrices de données
 - Faire des infrastructures de véritables espaces numériques
 - Digitaliser les infrastructures et les métiers

- Pour des infrastructures conçues et gérées à l'écoute des citoyens
 - 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

Pour garantir la réussite de cette démarche dans l'Hérault, la mise en œuvre opérationnelle de ces engagements utilisera également les 4 leviers suivants :

- Adapter les formations pour répondre aux nouveaux besoins de compétence ;
- Mettre en place une gestion patrimoniale des infrastructures ;
- Développer l'innovation dans les infrastructures ;
- Consolider un mode de travail partenarial et collaboratif.

B. Les enjeux du territoire

Avec plus 1,2 millions d'habitants, l'Hérault est le deuxième département de la région Occitanie. Notamment du fait de son positionnement géographique privilégié sur l'arc méditerranéen, il bénéficie d'une croissance démographique très dynamique, avec un gain de 229 000 habitants annoncé à l'horizon 2050 selon l'INSEE.

Les activités, plutôt concentrées sur la frange littorale, sont dynamiques et principalement tournées vers le tertiaire (économie résidentielle importante et potentiel de recherche conséquent). Le développement du territoire est structuré autour d'un réseau de villes-moyennes, mais la Métropole de Montpellier reste le moteur principal de l'attractivité. Premier département touristique d'Occitanie, le littoral mais aussi l'arrière-pays attirent en nombre les vacanciers.

Le développement des activités humaines, et par effet induits des infrastructures de transport, pose des questions de gestion et de protection des espaces et milieux naturels. Les effets du réchauffement climatique sont déjà bien perceptibles sur le territoire héraultais, comme l'atteste notamment l'intensification des événements météorologiques extrêmes observés ces derniers mois en Occitanie : fortes sécheresses en 2016, 2017 et 2019 et inondations majeures en 2018.

La protection des ressources en eau constitue un enjeu de premier ordre pour le département, au regard des pressions multiples sur cette ressource (eau potable, assainissement, agriculture etc.).

Les questions de mobilité et d'accès au numérique sont essentielles, pour maintenir la cohésion territoriale notamment dans l'arrière-pays, et accompagner une population fragile touchée par des niveaux de chômage et de pauvreté élevés.

C. Synthèse des engagements

Pour adapter les politiques d'aménagement et de gestion des infrastructures aux enjeux de transitions climatiques, écologiques et numériques de l'Hérault, le Département de l'Hérault, la FRTP, le SPRIR, et Syntec Ingénierie avaient déjà été les premiers à se mobiliser en faveur de l'environnement par la signature, dès 2009, d'une convention d'engagement volontaire. Grâce à la mobilisation de tous, de nombreuses avancées ont pu voir le jour.

C'est ainsi que pour répondre aux exigences du Département maître d'ouvrage, en matière de produits recyclés, de recours aux enrobés à température abaissée, d'économie de matériaux, les entreprises ont adapté leurs outils de production et leur savoir-faire.

De nombreuses solutions innovantes ont par ailleurs pu être mises en œuvre.

Au travers de ce pacte, les signataires s'engagent à être force de propositions dans les missions et les projets qu'ils réalisent pour en réduire l'empreinte carbone, adopter durablement des pratiques internes sobres en carbone et diminuer leurs propres émissions de gaz à effet de serre.

Forts de leur mobilisation, les signataires s'engagent à :

Pour l'UNICEM Occitanie Délégation Méditerranée:

Produits bruts issus de ressources naturelles ou transformés par des processus industriels de haute technologie, les matériaux minéraux de la construction sont à l'origine de produits et de solutions indispensables au quotidien.

Pour « construire mieux en consommant moins », la véritable prise en compte des enjeux du développement durable du secteur de la construction ne peut s'analyser que sous l'angle du cycle de vie global des matériaux utilisés. Construire avec des matériaux minéraux c'est non seulement s'assurer d'une construction respectueuse des trois piliers du développement durable : économique, environnemental, social, mais aussi d'une gestion maîtrisée de la ressource.

L'UNICEM Occitanie Délégation Méditerranée agira en direction de ses adhérents, via ses différents syndicats de branche, pour accompagner les entreprises de la filière dans la maîtrise des impacts liés aux activités de production, pour les encourager dans un développement socio-économique responsable, en favorisant la logique de circuit court au service d'infrastructures économes en énergie et en développant des solutions faisant la part belle au recyclage, à la valorisation des matériaux et coproduits issus des processus d'extraction.

Pour la FRTP Occitanie :

Les infrastructures jouent un rôle majeur dans la protection des citoyens et des territoires face aux risques naturels. Les entreprises de Travaux Publics se placent en première ligne dans l'adaptation face au changement climatique. Agir pour un développement écologique et inclusif, infrastructures et transformation écologique sont indissociables. La transformation écologique appelle de nombreux travaux et aménagements afin de :

- Développer les mobilités bas carbone
- Préserver les ressources en eau
- Développer les énergies renouvelables
- Accélérer la transition numérique
- Renforcer la résilience des territoires

Qu'il s'agisse de la mobilité, de l'énergie, de l'eau et de l'assainissement, des équipements de prévention ou de protection des territoires face aux risques naturels, les métiers des Travaux Publics contribuent à accélérer les mutations.

La FRTP Occitanie agit :

- En direction des collectivités, principaux maîtres d'ouvrages de travaux publics, pour promouvoir les innovations et solutions techniques contribuant à la réduction de l'empreinte carbone des chantiers
- En direction des pouvoirs publics pour qu'ils soutiennent l'investissement dans les transformations écologiques et numériques des infrastructures et des réseaux
- Auprès des entreprises adhérentes, pour accompagner la mise en œuvre concrète de la transition écologique et énergétique et diffuser les évolutions et innovations de l'organisation des chantiers, des équipements et engins, des produits et matériaux

Pour « Routes de France »

Le maillage routier français est l'un des plus denses en Europe (plus d'un million de kilomètres) et permet, par sa grande capillarité, de relier les territoires entre eux et de favoriser l'accès aux services dans de bonnes conditions. C'est aussi un patrimoine considérable. S'il fonctionne correctement, il est censé offrir l'infrastructure nécessaire pour satisfaire les besoins de ses nombreux usagers. Aujourd'hui, en France, 90% des transports de marchandises ou de personnes s'effectuent par la route.

Les rues, elles, ont dessiné les villes. Elles sont également devenues les supports de pratiquement toutes les mobilités et mutent progressivement en lieux de partage, de services et même de vie dans un certain nombre d'espaces urbains.

Routes et Rues que l'on présente le plus souvent comme le principal vecteur des échanges des hommes et des biens constituent, en réalité, et depuis longtemps, le socle du Premier Réseau Social.

En Occitanie, et singulièrement dans l'Hérault, Routes de France est à l'origine de multiples initiatives pour promouvoir une approche écologiquement responsable de la route. Il anime un réseau « route et innovation » rassemblant entreprises et maîtres d'ouvrages pour favoriser l'émergence de nouvelles techniques plus performantes en termes de développement durable.

Pour Syntec-Ingénierie :

L'ingénierie, dont l'ADN est d'imaginer et de concevoir le monde dans lequel nous vivons, est en première ligne pour mener à bien les grandes transitions. Porte-voix de ses adhérents, Syntec-Ingénierie a mis en lumière et enrichi les contributions fondamentales des entreprises d'ingénierie aux innovations qui font avancer l'histoire.

Le maintien d'un haut niveau d'ambitions environnementales et climatiques est une condition indispensable à la réussite du plan de relance de l'après-Covid-19. Syntec-Ingénierie s'y est engagée très tôt en s'investissant dans la charte de l'ingénierie pour le climat qui vise à réduire l'empreinte carbone des projets.

L'ingénierie peut apporter des solutions depuis l'amont (choix des variantes d'aménagement, en intégrant dans la conception la dimension "bilan GES", pendant la phase études pour identifier les meilleures solutions, en phase de sélection des constructeurs, à travers la définition des critères de jugement et des méthodes d'évaluation) jusqu'à l'aval (pour le contrôle du bilan GES Réel).

Parce qu'elle intervient dès la phase de conception des projets, l'ingénierie a un impact potentiel déterminant sur l'empreinte carbone finale des infrastructures d'eau, de transport, d'énergie, de traitement des déchets, des bâtiments, des technologies, des équipements et des procédés industriels.

De par son expertise technique, sa capacité à imaginer des réponses nouvelles à des problématiques complexes, son rôle d'analyse et de conseil auprès des décideurs publics et privés, l'ingénierie a une responsabilité et un rôle clé à jouer dans le choix et la mise en œuvre de solutions répondant à l'enjeu climatique.

Dans le cadre des projets qui leur sont confiés, les sociétés d'ingénierie s'engagent à :

- privilégier la réduction des émissions à la source, notamment à concevoir et proposer des solutions bas carbone,
- identifier des mesures permettant de réduire l'empreinte carbone et de tendre autant que possible vers la neutralité,
- développer l'éco-conception en phase amont et le recyclage/réemploi de matériaux en phase de réalisation,
- prévoir des mécanismes de compensation le cas échéant,
- éclairer les choix des décideurs en faveur de solutions sobres en carbone, grâce à des analyses et des outils multi-critères (technique, économique, environnemental et social) d'aide à la décision,
- proposer des solutions innovantes pour apporter de meilleures performances environnementales.
- apporter les méthodes et outils permettant d'inscrire les infrastructures dans une démarche de transition digitale.

Pour Le Département de l'Hérault :

Engagé de longue date dans des actions concrètes de développement durable, le Département de l'Hérault mène une démarche ambitieuse en matière de route durable guidée par sa démarche intégrée de Management Durable des Activités Routières.

Premier département signataire en 2009 de la convention d'engagement volontaire pour des infrastructures durables, il en a soutenu les objectifs dans le cadre de sa politique routière et notamment à l'occasion des projets routiers dont il assure la maîtrise d'ouvrage.

Le Département de l'Hérault a également souhaité développer des dispositifs de mobilités innovants, participant à la cohésion entre territoires et entre citoyen(e)s, mais aussi à l'autonomie de chacun. Cette vision départementale, partagée avec les services de l'Etat à travers l'approbation conjointe du Schéma Départemental d'Amélioration et de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASaP), a l'ambition d'assurer pour les habitants de ces territoires enclavés et pour les personnes plus fragiles, une mobilité efficace, économe, propre et inclusive. Il est également porteur, dans le même objectif, d'un projet très ambitieux visant à assurer le très haut débit à tous les héraultais, à partir d'un réseau 100% FttH entièrement déployé fin 2022.

Signataire de la charte « Mobilisation pour le covoiturage au quotidien » et lauréat de l'appel à projet « France Mobilités - Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables » avec son « Pack Hérault Mobilité Inclusive », le Département de l'Hérault participe à la diminution de l'autosolisme et encourage de nouvelles formes de mobilités douces ou partagées de proximité (parkings de covoiturage, autostop Rézo Pouce, bornes de charge des voitures électriques, télétravail grâce au THD,...).

Acteur historique et incontournable du vélo, son Plan Hérault vélo 2019-2024 constitue une véritable stratégie vélo, centrée sur les usagers qui sont au cœur de la démarche : les cyclistes, en traitant des différents usages (le vélo quotidien / le vélo sportif / le tourisme et les loisirs à vélo).

Le Département de l'Hérault se positionne également comme un acteur stimulant de l'innovation, en incitant la profession routière à développer des techniques nouvelles au bénéfice de l'environnement et du cadre de vie.

Avec ses budgets participatifs et le développement de la concertation participative, tant lors de l'élaboration de ses projets d'infrastructures que pour l'élaboration de ses politiques de mobilité, il met le citoyen au cœur de ses actions.

Article II. Déclinaison locale des engagements

1. Développer une infrastructure bas carbone

La croissance démographique de l'Hérault nécessite la poursuite de la modernisation de son réseau d'infrastructures routières et cyclables, supports nécessaires à tous les secteurs d'activité. La disponibilité et la qualité des infrastructures sont des conditions nécessaires pour accéder aux services publics, favoriser la cohésion sociale et garantir l'égalité territoriale. Depuis leur conception et leur construction jusqu'à leur entretien, elles génèrent des emplois et participent au développement des territoires. Une fois en service, les infrastructures apportent aussi des bénéfices importants en facilitant la mobilité et les échanges (physiques et numériques), en améliorant l'accès à l'emploi et aux services de première nécessité.

Engagés de longue date dans l'emploi de matériaux recyclés et à températures abaissées, les acteurs du territoire s'engagent à poursuivre leurs efforts pour réduire 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, 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 départementale.

Les signataires s'engagent notamment à promouvoir et développer un label « granulats de recyclage en Occitanie » qui permettra d'accompagner les producteurs de granulats recyclés pour une montée en compétence et un contrôle du processus et des produits et de fournir aux utilisateurs une garantie de qualité des granulats de recyclage issus des producteurs identifiés et labélisés répondant aux exigences de conformité environnement.

Les signataires s'engagent également à mettre en œuvre la stratégie pour la prise en compte de l'économie circulaire dans les politiques routières du Département de l'Hérault, projet lauréat de l'appel à projets "Economie Circulaire dans le bâtiment et les travaux publics en Occitanie" de l'Ademe et de la Région Occitanie, piloté par le CD34 en partenariat avec la FRTP, le SNBPE et l'UNICEM.

2. Intégrer les infrastructures à leur environnement

Riche de son patrimoine naturel, de ses paysages, de la présence de plusieurs grands sites nationaux, une attention particulière est déjà portée par le Département de l'Hérault sur l'intégration paysagère des infrastructures et sur les aménagements paysagers de qualité qui accompagnent leur aménagement.

La poursuite des actions de protection de l'environnement va se poursuivre avec l'approbation en 2021 du plan départemental Routes et Biodiversité qui détaille un plan d'action conséquent en faveur de la préservation des trames bleues, vertes, turquoise et noires et la poursuite des partenariats avec les acteurs de l'environnement tels que le CEN, la LPO, Chiroptères LR.

Il s'agit de mener une approche environnementale exigeante et exemplaire sur l'ensemble des composantes de sa politique routière, en allant autant que possible au-delà des seules exigences réglementaires. Par exemple le recours systématique à des enrobés à faible granularité en zone urbaine et périurbaine, inscrit dans le plan de Protection du Bruit dans l'Environnement, sera poursuivi. De même la concertation inclusive ou la mise en œuvre de comités de suivi pour les grands projets seront développées.

3. Adapter les infrastructures au changement climatique

Le Département de l'Hérault est particulièrement exposé aux phénomènes météorologiques, que ce soit les épisodes cévenols et son cortège d'inondations, les submersions marines, les épisodes de neige dans les hauts cantons, vagues de froid plus intenses mais de courte durée, les vents violents, des pics de chaleur. Le changement climatique amorcé provoque une hausse du niveau de la mer qui, accompagné des épisodes de tempête, amplifie le phénomène d'érosion des 90 km du littoral héraultais. Si les risques pour l'essentiel sont bien connus, les scénarios prospectifs montrent une aggravation de l'intensité de ces phénomènes et donc une vulnérabilité accrue des infrastructures. C'est pourquoi la réflexion engagée sur la résilience des infrastructures existantes et de leurs dépendances et sur la conception des infrastructures nouvelles doit être poursuivie pour bâtir une réponse opérationnelle à ces enjeux majeurs.

Ainsi, le Département de l'Hérault et ses partenaires œuvrant dans l'aménagement du littoral travaillent d'ores et déjà à la recomposition spatiale incluant le recul des infrastructures et la reconstitution des cordons dunaires. Ce volontarisme se décline dans les engagements de la stratégie « Hérault Littoral 2019-2030 » qui intègre la prise en compte des risques littoraux dans l'aménagement du territoire.

Précisément, le Département poursuivra l'entretien et la modernisation de son réseau routier, en y intégrant l'essor des mobilités douces, tout en veillant à éviter les aménagements qui viendraient limiter la mobilité du trait de côte, positionner de nouvelles infrastructures ou engager des investissements lourds dans des zones à risque, réduire la vulnérabilité des infrastructures par des mesures d'adaptation (notamment des évolutions des modes d'exploitation) ou de relocalisation.

Les outils SIG seront mobilisés pour d'une part améliorer la connaissance du patrimoine en matière de localisation et d'état de conservation (chaussées, ponts, murs de soutènement, ouvrages de protection de falaises,...) et d'autre part pour cartographier les zones de vulnérabilité du réseau

routier puis analyser les risques inhérents. Les outils de veille météo seront également maintenus et développés, dans une logique d'anticipation des périodes de crises.

Vis-à-vis de l'augmentation des températures estivales, dans des logiques d'adaptation et de résorption des îlots de chaleurs, les solutions développées pourront notamment privilégier :

- L'utilisation de matériaux clairs à fort albédo sur les voies vertes pour privilégier le confort des cyclistes héraultais et touristes ou tout revêtement luttant contre les îlots de chaleur;
- Le développement progressif du patrimoine arboré routier, avec la plantation d'arbres le long des routes (lorsque c'est possible), des voies vertes et sur les délaissés routiers ;
- L'adaptation si nécessaire des formules de couches roulement, notamment pour les BBSG, BBM, BBTM et MBCF.

Pour maintenir la viabilité hivernale du réseau routier pour les usagers et les acteurs économiques du territoire dans ces situations dégradées, le Département développera les stratégies suivantes sur ses routes départementales :

- Poursuite du déploiement de la bouillie du sel pour le traitement de la neige et du verglas ;
- Installation de capteurs de températures dans les chaussées des secteurs sensibles, pour optimiser le déclenchement des opérations de salage ;
- Installation de cryopédomètres pour suivre l'évolution du gel-dégel dans les chaussées les plus sensibles, de façon à optimiser la gêne liée à la mise en place de barrières de dégel.

En matière de risques de feux de forêt, le Département poursuivra la dynamique de débroussaillage le long des routes (OLD), en s'appuyant sur ses équipes routières et du savoir-faire de ses équipes de Forestiers Sapeurs.

En matière de risques naturels, le Département poursuivra les actions déjà engagées :

- Vis-à-vis des chutes de blocs, consolidation et mise en œuvre d'une stratégie dédiée aux ouvrages de protection de falaises (avec le traitement d'itinéraires à très forts enjeux comme la RD25) ;
- Vis-à-vis du risque inondation, poursuite des plans de gestion gradués sur les bassins versants des principaux cours d'eau.

Dans le domaine des ouvrages d'art, le Département s'attachera particulièrement à traiter les questions d'érosion régressive des appuis immergés des ponts et murs du fait des crues successives, et de mouvements de terrains du fait des fortes précipitations. La conception des nouveaux ouvrages et des ouvrages réhabilités privilégiera des systèmes robustes. Les incertitudes supplémentaires que les changements climatiques génèrent et la nature de ces changements rendent encore plus

nécessaire la fiabilisation du système de surveillance du patrimoine des murs et ponts (visites régulières des ouvrages, inspections détaillées des structures sensibles, inspections des appuis immergés).

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

En coordination avec Hérault Energie et les EPCI dans le cadre des conventions de partenariat «Hérault Mobilités», le Département de l'Hérault et ses partenaires poursuivront le déploiement d'actions de développement de l'électromobilité par la poursuite du déploiement d'un réseau de bornes de recharges de véhicules électriques (y compris vélos).

Le Département étudiera la faisabilité d'équiper certaines de ses installations de centrales photovoltaïques sur ombrières, comme il a pu le mettre en œuvre sur les parkings du Domaine de Bayssan. En effet, en plus de contribuer à améliorer l'accueil et le confort des usagers, cette réalisation permet de contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre (puissance nominale de 1900 kWc).

Le Département poursuivra la réflexion sur l'utilisation des revêtements routiers pour favoriser la production d'énergie. Une route en été peut atteindre 60°C en surface et 40°C sur ces 10 premiers centimètres. Une première expérimentation de récupération de l'énergie, de son stockage puis de sa restitution pour les besoins de nouveaux bâtiments techniques, a été menée et sera évaluée.

D'autres dispositifs pourront être expérimentés pour l'alimentation électrique d'équipements routiers éloignés des réseaux tels que les stations de comptage.

5. Développer des infrastructures génératrices de données

Soucieux de préserver son patrimoine en luttant contre le non-respect des limitations de tonnage sur certains de ses ouvrages, le Département de l'Hérault souhaite favoriser l'émergence de monitoring de ses ponts sensibles et d'identification des véhicules en surcharge. Partenaire des entreprises, il met à disposition ses ouvrages pour expérimenter des systèmes de capteurs des charges à l'essieu couplés à des systèmes de monitoring des structures dans le cadre de l'appel à projets Ponts connectés.

En terme de mobilités, le Département de l'Hérault mène un projet d'aire de covoiturage connectée (places équipées de capteurs d'occupation et application dédiée pour permettre aux usagers d'accéder à de l'information consolidée via un réseau de PMV et Hérault Data).

L'ensemble des données environnementales et de trafic liées aux RD sera publié sur le site Hérault data. Le Département propose également un site inforouteherault qui permet d'informer les usagers des perturbations sur le réseau (travaux, fermetures de routes lors d'évènements météorologiques) et consulter en direct un réseau de webcam pour appréhender la réalité des conditions de circulation sur certains points sensibles (passages à gué, sections soumises au risque inondation, état des cols).

6. Faire des infrastructures de véritables espaces numériques

Outre le fait que les infrastructures routières sont le support matériel du déploiement du Très Haut Débit, les évolutions technologiques (électro mobilité, véhicules autonomes,...) couplées aux nouveaux comportements (autopartage, multi-modalité, vélo...) imposent à la route de s'adapter et de relever les enjeux de transition écologique, énergétique et numérique.

A travers les services qu'elles peuvent apporter aux usagers et acteurs économiques, les routes départementales s'inscriront dans l'offre de services numériques développée par le Département au titre des solidarités territoriales, utilisant le développement de son réseau THD.

En complément du développement d'un système de patrouillage sur tablettes et de son Inforoute 34 avec de nouveaux services intégrés (webcams sur certains cols ou zones inondables, niveau de congestion,...), le Département activera un partenariat avec l'opérateur Waze, de façon à offrir un service en temps réel sur les conditions de circulation sur son réseau routier.

Le Département développera parallèlement des services en matière de découverte du territoire, pour les usagers ou touristes utilisant le réseau routier : QR code marqués au sol sur des boucles cyclo-touristiques, circuits de découverte des ponts remarquables,...

L'évolution des technologies de radars et boucles piézométriques permettra également d'offrir de nouveaux services aux usagers héraultais : sécurisation de traversées de vélos, détection de traversée de grande faune sur des corridors écologiques, contrôle et gestion du trafic pour le franchissement des ponts...

La thématique du covoiturage sera également directement impactée cette dynamique de la route intelligente : panneaux dynamiques d'autostop sécurisé, stationnement optimisé sur les aires de covoiturage,...

7. Digitaliser les infrastructures et les métiers

Le Département assure d'ores et déjà un suivi numérisé de son patrimoine ouvrages d'art et dispose d'un système d'information géographique routier (SIR) qui centralise les données métiers rattachées à son réseau.

Il a pour ambition de continuer à développer les outils numériques pour :

- optimiser l'exploitation et l'entretien des chaussées et dépendances (mise à disposition de ses équipes et des entreprises intervenant pour son compte d'applications de saisies embarquées des activités sur le réseau départemental) ;
- interagir plus facilement avec les usagers professionnels via le développement de téléservices pour faciliter la gestion du domaine public et la coordination des travaux (demande d'arrêtés en ligne notamment).

8. Concevoir des infrastructures adaptables aux diverses formes de mobilité

Avec la succession de trois schémas cyclables départementaux, le Département s'est positionné depuis 20 ans comme un acteur historique et incontournable du vélo. L'usage du vélo représente un enjeu majeur pour les Héraultais en termes de déplacements quotidiens, de qualité de l'air et réduction des nuisances sonores, mais aussi de sport et loisirs.

Dans le cadre de la transition écologique et énergétique, en complément des nouvelles mobilités départementales, le vélo constitue un moyen de déplacement à part entière.

Le Département s'est doté d'un « Plan Hérault Vélo » volontariste, qui ne se limite pas à un seul schéma d'infrastructures. Au-delà des ambitions en matière de création d'un réseau cyclable cohérent, sécurisé et continu, tout en prenant en compte l'entretien des infrastructures cyclables, ce nouveau plan permettra de poursuivre la dynamique engagée et développer de nouvelles actions, pour tous les types de pratique du vélo et pour tous les publics. Il intègre notamment de nouvelles expérimentations de partage de la route ou de la rue, la prise en compte des pratiquants en situation de handicap et un dispositif de soutien aux collectivités pour l'élaboration de leurs schémas cyclables locaux.

Lors de la conception des projets routiers, une attention toute particulière sera portée sur la possibilité d'intégrer des aménagements en faveur des diverses formes de mobilité.

Les conventions de partenariat « Hérault Mobilités » définissent quant à elles les modalités de coordination et de coopération entre les partenaires, en lien avec le déploiement d'actions innovantes de mobilité durable traitant notamment :

- de création d'aires de covoiturage structurantes, mais aussi d'un maillage secondaire de places de covoiturage par mutualisation de stationnements existants ;
- d'infrastructures cyclables et services aux cyclistes, en cohérence avec les orientations du Plan Hérault Vélo ;
- de promotion du dispositif d'autostop « Rézo Pouce » et de covoiturage d'entreprise ;
- d'animations sur l'éco-mobilité, la mobilité active et la sécurité routière ;
- de plateforme de mobilité inclusive, en direction des publics en démarche d'insertion sociale ou professionnelle ;
- de développement du télétravail et tiers lieux.

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

Le Département de l'Hérault possède un comité des usagers des RD, qui se prononce régulièrement sur les grandes orientations de sa politique routière. Il s'engage à renforcer le rôle de ce comité en augmentant la fréquence de ses réunions et élargissant les sujets qui lui sont soumis.

Le Département a opté de longue date pour des concertations poussées, bien au-delà des obligations règlementaires, pour la mise au point de ses projets de mobilités. Il développe depuis plusieurs années des outils numériques favorisant l'accès aux informations (sites internet dédiés, maquettes 3D) et l'expression citoyenne dans le cadre de l'élaboration de ses projets (registres dématérialisés). Le Département entend poursuivre cette dynamique en expérimentant la concertation inclusive en amont des projets pour associer les futurs usagers et riverains dès l'étude d'opportunité.

Son 1er budget participatif a permis l'émergence et l'approbation par les héraultais de nombreux projets de mobilité douce que le Département s'engage à réaliser.

Au-delà des projets, le Département s'est également engagé, lors de l'élaboration de son plan Hérault Vélo, dans une démarche de co-construction avec les acteurs de ses politiques de mobilité.

Il s'engage également à mettre en œuvre, pour ses grands projets, des comités de suivi associant les différentes parties prenantes et notamment les riverains

10. Rendre les infrastructures et les chantiers plus sûrs

La sécurité des infrastructures est bien évidemment un enjeu majeur dans le Département de l'Hérault. Historiquement, le Département est fortement engagé sur la thématique de la sécurité routière avec l'approbation d'une « stratégie pluriannuelle d'amélioration de la sécurité routière sur les routes départementales »

La conception des infrastructures y est soumise à un contrôle interne systématique et un prestataire externe en charge du contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR) est mobilisable autant que de besoin.

Le Département s'engage à favoriser le dialogue entre les différents acteurs de la sécurité autour des projets le plus en amont possible. La plupart des chantiers portés par le Département sont sujets à de la coactivité, nécessitant l'intervention du CSPS (coordonnateur sécurité et protection de la santé) dès les phases opérationnelles de conception pour appréhender les risques qui y sont liés. Son rôle dans l'évitement des risques ou dans la gestion de la prévention en phase chantier, quand l'évitement n'est pas possible, est primordial. Cette plus-value doit être prolongée en phase exploitation en faisant du DIUO (dossier d'intervention ultérieure sur ouvrage, initié dès l'avant-projet) un outil essentiel de la gestion de la sécurité sur l'ensemble du cycle de vie.

Dans la dynamique de la campagne de communication initiée par Routes de France avec l'OPPBTBTP pour sensibiliser les maîtres d'ouvrage aux risques liés aux travaux sous circulation, les acteurs s'accordent pour mettre en place les dispositions permettant d'engager un dialogue le plus amont possible sur le choix de mesures alternatives si la fermeture à la circulation n'était pas possible.

Au-delà de l'analyse des données quantitatives issues de l'observatoire départemental de l'accidentalité routière, le Département mène une expertise de chaque accident mortel pour caractériser l'environnement, les équipements et l'infrastructure afin d'apporter les mesures correctrices qui s'imposeraient le cas échéant et mesurera l'impact de ses aménagements en terme de sécurité routière.

Au regard des enjeux sociétaux, le Département développera cette dynamique avec l'adoption d'un nouveau Plan Sécurité Routière, traitant d'actions sur les infrastructures (diagnostic et traitement des zones accidentogènes, modernisation, entretien et exploitation, soutien aux collectivités, partage de la route et de la rue,...) et d'actions de prévention (animation tout au long de la vie, partenariats,...).

Article III. Contractualisation

1. Traduction des engagements dans les appels d'offres

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 le Département de l'Hérault poursuit son plein engagement dans une politique de commandes dite « mieux-disantes ».

A chaque étape clé de la vie d'un projet, le Département de l'Hérault :

- veillera à disposer des hypothèses nécessaires et des données d'entrées pertinentes en matière environnementale ou géotechnique par exemple, permettant la conception et la réalisation de projets de qualité, optimisés sur le plan économique, durables et respectueux de son environnement,
- utilisera les différents outils offerts par la commande publique, que ce soit en matière de variantes ou d'options, d'ouverture de ses marchés à l'innovation...,
- favorisera dans ses critères de sélection des différents intervenants dans l'acte de construire des critères de qualité des prestations, de développement durable, de logique de coût global sur la durée de vie de l'ouvrage.

Une réflexion sera notamment menée avec la profession pour favoriser le recours à un écocomparateur adapté, notamment dans le cadre de l'analyse des variantes.

2. Vérifier les engagements

Le Conseil départemental de l'Hérault sollicitera les sociétés d'ingénierie pour qu'elles élaborent, 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.

3. 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.

Le comité de suivi du présent pacte d'engagement validera les indicateurs en lien avec les dispositifs d'animation locale 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 les signataires 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.

1. Comité de suivi du présent pacte d'engagement

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

- Suivi de l'application du pacte d'engagement ;
- 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 le Conseil départemental de l'Hérault.

2. 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 ;
- Développer l'innovation dans les infrastructures ;
- Consolider un mode de travail partenarial et collaboratif.

Au-delà des engagements évoqués ci-dessus, les partenaires s'engagent à :

- Participer, à la mesure de leurs moyens, aux travaux issus du pacte national, notamment sous l'égide de l'IDRRIM ;
- Participer aux actions locales de promotion des objectifs de la charte.

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.

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.

Fait à Montpellier, le

En cinq exemplaires

Pour le Département de l'Hérault Le Président du Conseil départemental, Kléber MESQUIDA	Pour l'UNICEM Occitanie, Délégation Méditerranée, Le Secrétaire Général, Jean-Bernard LAUZE	Pour la Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie, Le Président, Olivier GIORGIUCCI	Pour Syntec Ingénierie, Le Délégué Régional Occitanie - Pyrénées Méditerranée, Sébastien PAILHES	Pour Routes de France Occitanie Méditerranée Le Président, Bertrand CALMETTES
---	---	--	--	---