

Entre

- **Montpellier Méditerranée Métropole**, représentée par son président, Michaël Delafosse, dûment autorisé par la délibération du Conseil de Métropole n° 2021 – XXX en date du,
- **Le groupe SERM – SA3M**, représenté par son président, Michaël Delafosse, dûment autorisé par.....,
- **La Régie des Eaux de Montpellier Méditerranée Métropole**, représentée par son Président, René Revol, dûment autorisé par,
- **Les Transports de l'Agglomération de Montpellier**, représentés par son Président, Laurent Nison, dûment autorisé par,

Désignés par la suite « les maîtres d'ouvrage »

D'une part,

Et

- **La Fédération Régionale des Travaux Publics d'Occitanie**, représentée par son président, Olivier Giorgiucci, dûment autorisé par....,
- **Le syndicat Routes de France Occitanie**, représenté par son président, Bertrand Calmettes, dûment autorisé par ...,
- **L'UNICEM Occitanie**, représentée par son secrétaire général, Jean-Bernard Lauze, autorisé par....,

Désignés par la suite « les entreprises de travaux publics »

Et

- **Le syndicat Syntec Ingénierie Occitanie**, représenté par son délégué régional, Sébastien Pailhès, autorisé par...,
- **Le syndicat Cinov Ingénierie Occitanie**, représenté par, autorisé par,

Désigné par la suite « les sociétés d'ingénierie »

D'autre part,

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

La loi de programmation n° 2009-967 du 3 août 2009, dite – « loi Grenelle I », complétée pour sa mise en œuvre par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite – « Grenelle II », renforcée par la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV), par la loi n°2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat traduisant en droit français l'Accord de Paris, par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et la loi n°2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et l'économie circulaire, a fixé comme objectif central la lutte contre le changement climatique en réduisant les émissions des gaz à effet de serre de 40% à l'horizon 2030 et de 75% à l'horizon 2050 par rapport à 1990, en atteignant la neutralité carbone à ce même horizon, trajectoire fixée par l'Accord de Paris (lors de la COP21 en décembre 2015), et traduite par la Stratégie Nationale Bas Carbone. Se rajoutent d'autres objectifs comme la protection de la biodiversité et des milieux naturels et la préservation des risques pour l'environnement et la santé.

L'ensemble de ces textes établit un nouveau modèle de développement durable, respectueux de l'environnement, et combinant la diminution des consommations en énergie, en eau et autres ressources naturelles.

L'objectif vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment en développant les transports collectifs, plus particulièrement les transports collectifs en site propre, ainsi que le transport de marchandises non routier (maritime et ferroviaire), à réduire les consommations d'énergie en promouvant la sobriété énergétique et à augmenter la part d'énergie renouvelable de la consommation énergétique totale au niveau national, selon une approche conjointe de protection de la qualité de l'air et d'atténuation des effets du changement climatique.

La Métropole, associée à ses différents partenaires, le groupe SERM-SA3M, la Régie des Eaux et TAM, en tant que puissance publique en charge de la conception et de la mise en œuvre des programmes d'aménagement durable du territoire, conduit l'élaboration et la mise en œuvre du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). En cohérence avec les engagements nationaux et internationaux, la Métropole ambitionne un Territoire neutre en carbone en 2050, et pour cela, finalise en 2021 les orientations et le programme d'action du PCAET, pour les 6 ans à venir.

Dans ce contexte de trajectoire vers la neutralité carbone, la Métropole associe l'élaboration de son PCAET à de nombreuses thématiques transversales, à la fois en matière de préservation de la qualité de l'air, d'urbanisme, de déplacements, d'habitat, de politique de gestion des risques et de l'eau, d'évolution et de gestion des réseaux énergétiques, de politique agro-écologique et alimentaire, de développement économique... Elle vise notamment à préserver la biodiversité au travers de la conservation, de la restauration ou de la création de continuités écologiques, trames vertes et bleues, et à assurer une gestion économe des ressources et de l'espace.

La Métropole couple également l'élaboration du PCAET à une démarche de Schéma Directeur des Energies (SDE), en lien avec l'élaboration des autres documents de planification, que sont le Plan de mobilité et le Plan local d'urbanisme intercommunal. Le transfert des compétences confère à la Métropole un statut d'autorité organisatrice de la distribution d'énergie et plus globalement de l'aménagement de son territoire. Elle apparaît alors comme un échelon pertinent pour mettre en œuvre la transition écologique et solidaire.

Dans le périmètre de ses compétences et de ses partenariats, la Métropole se veut ainsi exemplaire dans le développement et l'aménagement durable de son territoire notamment par le développement des transports en commun et des modes de déplacement économes en énergie, par la réduction de la consommation d'espace, par le renouvellement urbain, par la réalisation d'éco-quartiers, par la restauration de la nature en ville ou par une gestion exemplaire de ses déchets.

Les entreprises de travaux publics qui œuvrent quotidiennement pour le compte de la Métropole, à la construction, à l'aménagement et l'entretien des 2.270 kilomètres de voiries urbaines et interurbaines métropolitaines, s'engagent à relever le défi qui consiste à améliorer les conditions d'une meilleure acceptabilité sociale et environnementale des infrastructures de mobilités assurant le juste équilibre des déplacements et des modes de déplacement des biens et des personnes sur notre territoire.

Les entreprises de travaux publics – 2.000 sociétés comptant 30.000 salariés en Occitanie - sont installées sur le territoire et représentent des acteurs de proximité au service des territoires. Elles savent s'adapter, développer leur savoir-faire et innover, pour intervenir à la fois sur les routes, sur la voirie urbaine et sur l'espace public, à la fois en milieu urbain dense et en secteur rural peu dense, pour réaliser des grands projets d'infrastructures comme la réalisation d'un réseau de tramway, pour mener à bien la construction de nouveaux quartiers, pour requalifier l'espace public de quartiers anciens, pour développer de nouvelles infrastructures de mobilités pour les modes actifs, piétons et cycles, pour étendre et renouveler l'ensemble des réseaux humides et réseaux secs, et pour aménager les équipements de la propreté urbaine.

Les sociétés d'ingénierie, quant à elles, œuvrent pour le compte de la Métropole à la réalisation d'études préliminaires pour mieux asseoir les projets de la Métropole, en nous accompagnant dans la définition de nos projets, dans leur écoconception, dans la définition de parti d'aménagement ou de conditions de réalisation plus respectueuses de l'environnement et du cadre de vie, moins énergivores en phase chantier comme en phase ultérieure d'exploitation.

Sous l'égide de leurs représentants et organisations professionnelles respectives, la FRTP, Routes de France, l'UNICEM, Syntec Ingénierie et Cinov Ingénierie, les entreprises de travaux publics et les sociétés d'ingénierie et leurs maîtres d'ouvrage, la Métropole et ses partenaires que sont le groupe SERM-SA3M, la Régie des Eaux et TAM, souhaitent amplifier leur implication et leur coopération et décident de s'engager dans la mise en œuvre des orientations des lois Grenelles I et II pour l'environnement, de la loi TECV, de l'Accord de Paris, de la loi énergie-climat, déclinées au niveau de la Métropole au travers du PCAET, au travers de ce pacte d'engagement qui porte une vision commune et collective de l'avenir des infrastructures de mobilités et de réseaux à l'horizon 2030.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

PREAMBULE

Les infrastructures de mobilités et de réseaux 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, à la fois, un bon niveau de service et la salubrité publique, pour les transports et les déplacements, est donc un enjeu crucial. Cependant, si les infrastructures sont bonnes en elles-mêmes, encore faut-il que leur aménagement et leur gestion respectent les impératifs de développement durable.

En 2009, les acteurs des infrastructures de mobilité ont signé une Convention d'Engagement Volontaire, déclinée dans 57 départements, autour d'un ensemble d'objectifs opérationnels en faveur du développement durable. Dix ans après, au regard des résultats positifs obtenus, les nouveaux enjeux auxquels notre société doit faire face appellent à un nouvel engagement collectif.

En effet, la prise en compte des transitions (climatiques, écologiques, numériques) que vit notre société réinterroge les pratiques et les conduites des politiques publiques d'aménagement ou de gestion des infrastructures, sur le besoin d'une plus grande et d'une meilleure participation des citoyens.

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.

Fédéré par l'Institut Des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité, ce pacte d'engagement à l'horizon 2030, conclu au niveau national le 20 janvier 2021, dans sa déclinaison à l'échelon métropolitain, doit permettre de porter une vision commune de l'avenir des infrastructures de mobilité et des réseaux, 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, dont la Métropole, sont appelées à jouer un rôle de premier plan dans sa mise en œuvre, d'une part en application du principe « agir local » mais également en tant que principaux gestionnaires de réseaux.

S'inscrivant dans la volonté de décliner territorialement le pacte national et d'avoir une application opérationnelle des indicateurs, les maîtres d'ouvrage, les entreprises de travaux publics et les sociétés d'ingénierie 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, décliné spécifiquement à l'échelle métropolitaine, adapté au territoire des 31 communes composant Montpellier Méditerranée Métropole. Ainsi, les signataires du présent pacte d'engagement confirment leur soutien aux principes énoncés dans le pacte d'engagement national des acteurs des infrastructures de mobilités et de réseaux.

Article premier – Rappel des engagements nationaux

Dans le champ de compétence de l'aménagement durable du territoire, du développement et de la gestion des infrastructures de mobilités et des réseaux et en tenant compte des enjeux particuliers édictés dans le Plan Climat Air Energie Territorial de la Métropole, les signataires s'engagent à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour appliquer, à leur échelle, les engagements fixés dans le pacte national signé le 20 janvier 2021.

C'est dans cet esprit que le présent pacte est établi à l'échelle des 31 communes qui composent le territoire de la Métropole.

Les engagements indiqués dans le pacte national sont déclinables localement et suivent trois axes majeurs :

- ***Pour des infrastructures inscrites dans les transitions climatique et écologique :***

- 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.

La réalisation de ces engagements sur la Métropole passe par les quatre voies suivantes :

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

Article 2 – Enjeux du territoire de la Métropole

Montpellier Méditerranée Métropole compte plus de 481.000 habitants et se positionne au rang de la douzième Métropole de France du point de vue démographique. Elle regroupe 31 communes sur un territoire de plus de 439 km². La Métropole, en tant qu'institution, a été mise en place le 1^{er} janvier 2015 à la suite du vote en conseil du 24 octobre 2014 ; la création de la Métropole a été actée par le décret n°2014-1605 en date du 23 décembre 2014.

Dans le cadre du **développement de ses infrastructures de mobilités**, la Métropole vise à favoriser les projets en fonction de leur performance environnementale en termes de lutte contre le bruit, de réduction des effets de coupure induits par les infrastructures et de préservation de la biodiversité, en fonction de leurs impacts en termes d'accessibilité multimodale, de développement économique, de désenclavement et d'aménagements de tous les territoires, denses comme peu denses, urbains comme ruraux, en fonction de leur efficacité en termes de sécurité et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Dans le cadre de **l'écoconstruction de ces infrastructures**, la Métropole vise à favoriser les techniques permettant d'assurer la récupération et la réutilisation des eaux usées et pluviales, à limiter les prélèvements en eau et de les adapter aux besoins et ressources, à détecter et réduire les fuites sur les réseaux d'eau potable, à réduire les rejets accidentels ou chroniques, d'eaux usées non traitées, et de substances dangereuses dans les milieux aquatiques et à préserver ou remettre en bon état les continuités écologiques, trames vertes, trames bleues, zones humides et réservoirs de biodiversité. La Métropole ambitionne une utilisation optimisée des énergies issues des eaux comme la récupération de la chaleur issue des eaux usées ou de la force hydraulique des eaux potables par la mise en place de pico-centrales.

Dans le cadre de la **protection de l'environnement et de la santé**, la Métropole recherche la sobriété dans la consommation de matières premières, notamment par la prévention des pollutions et des déchets, la préservation de la qualité de l'air notamment par la réduction des émissions de polluants et de particules, par l'encouragement du renouvellement et de la reconversion (dite-rétrofit) accélérés des flottes de véhicules et de matériels roulants de la Métropole et de ses prestataires en faveur de véhicules propres, par le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques et par la mise en place d'une zone à faible émission.

Dans le cadre de la **lutte contre la pollution lumineuse**, la Métropole, dans le cadre de son Plan Lumière, vise la mise en place de mesures permettant de prévenir, de supprimer ou de limiter les effets induits par la lumière artificielle, d'origine publique et privée, sur les personnes, la faune, la flore, les écosystèmes, de lutter contre le gaspillage énergétique et de développer des trames sombres et des trames noires, en cohérence avec les trames vertes et bleues, tout en restaurant l'observation du ciel nocturne.

Dans le cadre de la **lutte contre le bruit**, la Métropole, dans le cadre de son Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement, vise à recenser les points noirs sur son territoire et à résorber les points présentant un enjeu en termes de santé publique, et à développer des zones à circulation apaisée.

Dans le cadre de la **réduction et la valorisation des déchets**, la Métropole entend renforcer l'écoconception dans ses projets d'aménagement, développer le réemploi, la réutilisation, le recyclage, la valorisation matière et la valorisation énergétique, l'élimination des déchets, le déploiement de mobiliers urbains adaptés à une politique ambitieuse de prévention et de gestion des déchets. Au travers de cette ambition, la Métropole vise à favoriser l'économie circulaire ainsi que le développement économique endogène sur son territoire.

Article 3 – Déclinaison des engagements

L'enjeu du changement climatique demande une réponse forte et un engagement de tous les secteurs d'activité pour atteindre les objectifs ambitieux inscrits au Plan Climat Air Energie Territorial de la Métropole et notamment :

- Favoriser la sobriété énergétique et développer la production d'énergie renouvelable locale ;
- Décarboner la mobilité pour lutter contre le changement climatique, préserver la santé des métropolitains, en offrant une alternative à tous pour se déplacer autrement ;
- Atteindre le « zéro déchet » non valorisé ou non recyclé ;
- Atteindre l'objectif « zéro artificialisation nette » dans la décennie 2030 et rendre neutre en carbone toute opération d'aménagement ou de renouvellement urbain ;
- Préserver la biodiversité, rafraîchir la ville et séquestrer le carbone ;
- Construire le système alimentaire durable et équitable du territoire ;
- Rendre le territoire résilient aux risques présents et à venir, assurer la protection des populations et réduire le coût des dommages ;
- Engager les acteurs socio-économiques du territoire dans leur transition écologique.

En réponse à ces enjeux, les acteurs des infrastructures de mobilité et de réseaux s'engagent.

POUR DES INFRASTRUCTURES INSCRITES DANS LES TRANSITIONS CLIMATIQUE ET ECOLOGIQUE

Au cœur des projets d'aménagement du territoire, supports de nombreux usages et nombreux services, les infrastructures de mobilité et de réseaux doivent engager leur mutation pour tenir compte des enjeux environnementaux et apporter leur contribution à la lutte contre le changement climatique, que ce soit dans leur conception, leur entretien mais également dans leur usage.

Engagement 1 – Le développement d'infrastructures bas carbone

Cet engagement vise à 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, techniques et engins à moindre impact environnemental en termes d'énergie, de gaz à effet de serre, de bruit...) et en développant des solutions de compensation des impacts. Cet engagement, qui porte sur la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures, devra s'accompagner de la mise en place d'une dynamique d'économie circulaire des ressources naturelles permettant d'atteindre un objectif de recyclage de l'ensemble des produits de déconstruction générés annuellement, à l'échelle du territoire, et visera à réduire les émissions produites par les véhicules qui l'empruntent.

Lors d'opérations de terrassement, de construction, d'aménagement ou d'entretien portant sur les infrastructures de mobilités, sur les routes, la voirie, l'espace public, le réseau cyclable ou les réseaux de transports en commun, lors d'opération d'extension ou de renouvellement du réseau d'éclairage public et des réseaux d'assainissement, d'eau potable ou d'eaux pluviales, ou lors d'opérations d'aménagement pour la propreté urbaine, les solutions de réemploi ou de réutilisation des matériaux, comme les solutions de valorisation de ces matériaux par traitement, retraitement ou par recyclage, et comme la mise en œuvre de matériaux alternatifs issus des produits de déconstruction du secteur du bâtiment et des travaux publics seront privilégiées.

Une évaluation régulière, basée sur le retour d'information systématique annuel des données en la matière, concernant l'ensemble des chantiers conduits pour le compte de la Métropole et de ses partenaires, permettra de suivre la réalité opérationnelle de mise œuvre de ces dispositions.

Cet engagement peut se décliner en deux grands objectifs :

- **Le réemploi ou la valorisation de 100% des matériaux extraits des chantiers**

Les entreprises de travaux publics s'engagent à atteindre l'objectif de réemployer ou de valoriser 100% des matériaux géologiques naturels valorisables, extraits sur les chantiers (objectif « 100% de réemploi et/ou de valorisation ») et à atteindre l'objectif d'éviter de recourir à des emprunts ou carrières extérieurs aux chantiers (objectif « 0% d'apport extérieur »).

Cet objectif doit évidemment tenir compte des caractéristiques géotechniques des matériaux extraits du site et de leur conformité en termes de prescriptions environnementales. Les sociétés d'ingénierie s'engagent à développer leur ingénierie dans une optique d'écoconception permettant d'atteindre ces objectifs.

Indicateur de suivi	Objectif
indice de réemploi exprimé en %	100% ¹
indice d'apport extérieur exprimé en %	0% ²

- **Le recyclage de 100% des matériaux issus de la déconstruction des routes**

Les signataires s'engagent à privilégier les solutions techniques permettant d'économiser les ressources naturelles non renouvelables – produits de carrière et produits de raffinage – en favorisant une meilleure valorisation des matériaux issus de la déconstruction routière et un accroissement du recyclage des déchets issus des travaux publics.

Cet objectif peut être atteint par :

- la **valorisation des matériaux bitumineux**, la part de recyclage des agrégats d'enrobés pouvant atteindre couramment 30% des matériaux bitumineux produits en usine ;

- le recyclage et le **retraitement en place des chaussées**

Les signataires s'engagent, dès que les conditions le permettent, à étudier et proposer des solutions de retraitement en place des chaussées.

- l'emploi des graves recyclées, matériau alternatif pour la construction routière, issues du **recyclage et de la valorisation des produits de déconstruction des chantiers du bâtiment et des travaux publics**. Les maîtres d'ouvrages signataires s'engagent à privilégier l'usage de matériaux issus de recyclage, dès lors que les caractéristiques géotechniques et environnementales de ces matériaux sont conformes et adaptées aux usages envisagés. Cet objectif tiendra compte de la conformité de ces matériaux alternatifs pour la construction routière et de leur acceptabilité environnementale, s'agissant d'un matériau recyclé qui doit répondre aux normes environnementales notamment entrant dans le grand cycle de l'eau et plus largement le respect de l'environnement. A ce titre, 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 environnementale.

Indicateur de suivi	Objectif
taux d'utilisation du gisement d'agrégats d'enrobés en %	100%
ratio grave recyclée/ grave d'apport totale exprimé en %	30%

¹ Dans la mesure où les matériaux extraits du site sont valorisables ou recyclables dans le cadre du chantier

² Dans la mesure où le chantier, en termes de quantité et qualité des matériaux extraits du site, n'est pas déficitaire

Engagement 2 – L'intégration des infrastructures à leur environnement

Cet engagement vise à généraliser les actions de protection de la biodiversité et de mise en valeur des paysages et des territoires – naturels, ruraux, péri-urbains et urbains – et en réduisant les nuisances générées par les infrastructures, notamment lors de la réalisation d'opérations de remise à niveau du patrimoine et d'amélioration du cadre de vie.

Des connexions seront à trouver avec les acteurs de l'environnement pour croiser les expertises et construire une doctrine conjointe répondant à ces enjeux, particulièrement s'agissant des infrastructures existantes.

La Métropole s'attache, au travers de l'ensemble de ses **documents de planification**, à définir et à préserver sur son territoire la **trame verte et bleue**, comprenant les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques. Elle s'attache également au travers de l'élaboration de son **plan Lumière** à définir et préserver les **trames sombres et des trames noires** sur son territoire, les continuités écologiques de la biodiversité crépusculaire et nocturne, en réduisant les effets de la pollution lumineuse qu'elle soit d'origine publique ou privée. Elle préserve également les espaces agro-naturels, comme support du déploiement de la politique agro-écologique et alimentaire du territoire. Les outils fonctionnels nécessaires à l'activité agricole sont pris en compte dans les infrastructures : réseau d'irrigation, desserte pour les engins agricoles, haies brise vent...

De la même manière, la Métropole s'engage dans la révision de son **Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement** ; plan qui se déclinera en termes opérationnels par des actions en matière de réduction de bruit lié aux infrastructures, par la déviation du trafic de transit et particulièrement du transport de marchandises, par l'abaissement des vitesses sur voirie, par la mise en œuvre d'enrobés phoniques ou d'ouvrage de protection phonique, murs anti-bruit ou buttes paysagères.

Les signataires s'engagent, dans le cadre de leurs chantiers, à préserver en priorité la biodiversité et les fonctionnalités des milieux naturels, terrestres et aquatiques.

Pour atteindre cet objectif,

- les maîtres d'ouvrage s'engagent à fournir aux maîtres d'œuvre et aux entreprises l'ensemble des informations relatives à la biodiversité et aux continuités écologiques à préserver ;
- les sociétés d'ingénierie, prescripteurs, s'engagent à développer leur compétence en termes d'ingénierie environnementale ;
- les entreprises de travaux publics s'engagent à développer leurs techniques et leurs méthodes dans le cadre du management environnement de leurs chantiers en prenant connaissance de manière approfondie, avant travaux, de toutes les contraintes environnementales et agricoles afin de bien les identifier et de hiérarchiser les enjeux, à mettre en place l'ensemble des processus permettant d'assurer le bon balisage et la bonne signalétique des milieux à protéger, de parfaire l'organisation de chantier notamment sur les pistes de chantier et les zones de dépôts des matériaux, d'assurer la traçabilité des dispositions mises en œuvre pour assurer la protection de l'environnement, de sensibiliser et de former le personnel de production aux enjeux environnementaux posés dans le cadre de la réalisation des chantiers, de restaurer, en fin de chantier, les espaces naturels et continuités écologiques détériorées ; par ailleurs, les entreprises s'engagent à un devoir d'alerte des maîtres d'ouvrage et des maîtres d'œuvre en cas de survenance d'événements imprévus ou non maîtrisés portant atteinte à l'environnement et au cadre de vie.

Engagement 3 – L’adaptation des infrastructures au changement climatique

Cet engagement vise à engager la mutation des infrastructures que ce soit en matière de gestion des risques majeurs dus au ruissellement urbain, aux inondations et aux submersions, dus à la sécheresse, à la canicule et aux risques d’incendies.

Cet engagement s’inscrit dans une réflexion plus large d’identification des risques et des impacts à l’échelle d’un territoire, afin que les actions conduites sur les infrastructures participent d’une réponse territoriale à ces enjeux en termes de résilience.

La Métropole, accompagnée par ses partenaires et les sociétés d’ingénierie travaillant sur l’écoconception de ses infrastructures, actionne plusieurs leviers :

- en milieu urbain, dense, comme dans les secteurs de la Métropole plus ruraux et moins denses, la préservation de la végétation existante et des continuités écologiques, la non-imperméabilisation, la désimperméabilisation des sols, la renaturation en ville, l’apaisement de la circulation par un nouveau partage de la voirie en faveur des modes alternatifs tels que les transports collectifs en site propre (tramway et lignes de bus à haut niveau de service) ou tels que le développement des modes actifs en offrant plus de confort pour les piétons, en piétonnant les abords de écoles, en développant un réseau cyclable performant sur son territoire ;
- l’adoption de couleurs et de nature de revêtement de sols, notamment pour les modes actifs, qui répondent aux objectifs de lutte contre l’effet « îlot de chaleur urbain » ;
- « éclairer juste » en couplant, dans la conception, les métiers voirie et éclairage, dans le but de quantifier le rapport du revêtement à la lumière, en se basant sur la norme NF EN 13201 et sur les propriétés photométriques des matériaux de surface composant la voirie et l’espace public ;
- la préservation du patrimoine arboré et, notamment sur la commune centre, la plantation de 50.000 arbres à l’horizon 2030, dans le cadre de véritables forêts urbaines ;
- le choix d’espèces végétales peu consommatrices d’eau sur les espaces publics urbains, au système racinaire respectueux des revêtements et réseaux ;
- l’utilisation des matières organiques issues des filières de traitement des déchets ménagers pour les aménagements paysagers ;
- l’élaboration d’un Plan de Gestion des Obligations Légales de Débroussaillage à l’échelle de la Métropole ;
- le suivi de l’état du patrimoine des ouvrages d’art et des murs de soutènement de la Métropole assuré par un plan rigoureux de surveillance organisée du patrimoine, permettant de dégager la priorisation des opérations de remise en état et d’entretien de ce patrimoine et d’armer la Métropole en termes de résilience de son territoire du fait de la robustesse et de la pérennité de ce patrimoine ;
- l’identification des fuites sur le réseau d’eau potable de la métropole et la mise en œuvre d’une planification de résorption des fuites sur ce réseau ;
- La réutilisation des eaux usées traitées, pour réduire la pression sur les ressources en eau.

Les entreprises de travaux publics s’engagent, quant à elles, à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, notamment les émissions de CO₂ liées à leurs activités de transport ou de centrales de production.

Cet engagement des entreprises de travaux publics peut se décliner en trois grands objectifs :

- ***l'optimisation des activités de transport***

Les transports font partie des principaux émetteurs de gaz à effet de serre (57% sur le territoire de la Métropole), de polluants atmosphériques et de particules fines. Dès lors, les entreprises de travaux publics axeront leur effort sur l'optimisation des rotations de poids-lourds relatives aux mouvements de terre et au recyclage des matériaux extraits des chantiers et valorisés sur site, sur la modernisation de leur matériel roulant et sur le bon entretien de ce matériel, sur la formation des personnels à l'éco-conduite et à la conduite apaisée.

- ***l'abaissement de la température des produits routiers***

Les maîtres d'ouvrages, donneurs d'ordre, et les sociétés d'ingénierie, prescripteurs, et les entreprises de travaux publics s'engagent à privilégier l'emploi des enrobés à température abaissée, dès que les caractéristiques et performances recherchées l'autorisent et que les conditions climatiques le permettent.

Indicateur de suivi	Objectif
tonnage annuel d'enrobés fabriqués à moins de 150°C / tonnage annuel total d'enrobés exprimé en %	80%

Engagement 4 – Le développement des infrastructures comme support d'énergie propre

Cet engagement vise à développer les services de production et de distribution d'énergie (électricité, chaleur, ...) et en travaillant sur des procédés de stockage de cette énergie. Cet objectif doit participer au développement d'une mobilité décarbonée et au maillage du territoire en points de recharges, voire d'alimentation dynamique, pour les véhicules électriques, hybrides, les véhicules à hydrogène ou les véhicules au gaz naturel.

Au travers de cet engagement, la Métropole, associée à ses partenaires, œuvre sur plusieurs volets :

- la mise en place d'une **Zone à Faible Emission** sur son territoire ;
- le **développement des Vélos à Assistance Electrique** ;
- le **déploiement des bornes de recharge électrique pour les véhicules** comme pour les deux roues ;
- la mise en place sur son territoire de **stations gaz naturel**.

A ce titre, elle fait appel aux solutions innovantes que sauront développer les entreprises de travaux publics le développement de dispositifs d'alimentation électrique photovoltaïque pour les équipements éloignés des réseaux conventionnels de distribution électrique.

La Métropole encourage en outre la recherche et l'innovation conduite au niveau national et international dans le but de développer à terme des solutions techniques et économiquement viables de production ou de stockage d'énergie – électricité ou chaleur – portées par les infrastructures.

POUR DES INFRASTRUCTURES INSCRITES DANS LA TRANSITION NUMERIQUE

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

Engagement 5 – Le développement des infrastructures comme génératrices de données

Cet engagement vise à améliorer la connaissance de l'usage des infrastructures et de l'évolution de leur état. Cet engagement devra également conduire les acteurs des infrastructures à instrumenter et digitaliser les infrastructures et à effectuer un travail de capitalisation des données routières et des données relatives aux réseaux, afin d'identifier les données structurantes, d'optimiser leur analyse et de travailler sur le partage de ces données, en s'appuyant sur les possibilités offertes par le développement de l'intelligence artificielle.

Au travers de cet engagement, la Métropole, associées à ses partenaires, œuvre sur plusieurs volets :

- la gestion centralisée et dynamique des **carrefours feux** permettant de donner la priorité absolue du réseau de tramway sur la circulation générale, de réguler la circulation générale, d'optimiser le fonctionnement global du réseau et de produire des données de trafic alimentant la modélisation du trafic sur le réseau de voirie de la Métropole ;
- la gestion centralisée des **contrôles d'accès** à l'aire piétonne permettant de gérer les ayants-droits, de réguler les usagers à l'intérieur de l'aire piétonne dans le temps, notamment en termes de livraison des commerces, en cohérence avec la mise en place de la zone à faible émission ;
- la gestion de **dispositifs de comptages**, permanents comme ponctuels, sur le réseau de la Métropole permettant de suivre les évolutions des déplacements in situ, tous modes confondus, et de les modéliser ;
- la proposition, à l'échelle métropolitaine, d'une **information - de type Maas (Mobility As A Service) – intermodale et multimodale centralisée**, en temps réel, portant sur l'ensemble des modes de déplacements, associée à une tarification adaptée au déplacement demandé et à une vente en ligne de billets ;
- la gestion dynamique du fonctionnement du réseau d'**eau potable**, permettant notamment de détecter les fuites sur ce réseau et d'assurer l'alimentation en eau des populations, du réseau d'**assainissement** et, notamment, des postes de relevage, des stations d'épuration et du **réseau unitaire** ;
- la mise en place d'une **gestion patrimoniale des réseaux**, couplée au suivi des désordres sur les réseaux et à la résolution de ces désordres ;
- le suivi dynamique du comportement des **cours d'eau** et des temps de concentration des **bassins versants** dans le cadre du système d'alerte de crues et de protection des biens et des personnes contre les risques de ruissellement urbain, d'inondation par débordement des cours d'eau ou de submersion marine ;

- la mise en place du dispositif **Ville en alerte** élargi au suivi de l'ensemble des risques majeurs, comme outil opérationnel de la résilience du territoire dans la gestion de crises, lequel outil permet d'assurer la synergie entre la Métropole et les Plans Communaux de Sauvegarde ;
- la gestion centralisée des armoires d'**éclairage public** permettant de détecter mieux et plus rapidement les dysfonctionnements sur le réseau, d'assurer la sécurité électrique des installations, d'améliorer la qualité de service, tout en contrôlant l'état des consommations d'énergie en vue d'améliorer ce niveau de consommation.

Engagement 6 – La mutation des infrastructures en de véritables espaces numériques

Cet engagement vise à développer la connectivité des infrastructures et des services qu'elles peuvent apporter aux usagers et aux acteurs économiques, grâce à une couverture maximale haut débit des réseaux d'infrastructures. Un rapprochement avec les acteurs du numérique et des réseaux de télécommunication permettra de construire des offres intégrées de services à la demande garantissant, pour ses différents usagers, la connectivité et un niveau de services (état, congestion, aménagements spécifiques (usagers vulnérables et autres), niveau de pollution, ...) des infrastructures, et donc des territoires qu'elles desservent.

Au travers de cet engagement, la Métropole, associées à ses partenaires, œuvre sur plusieurs volets :

- la gestion centralisée du **jalonement dynamique directionnel des parcs de stationnement** en ouvrage permettant d'optimiser l'occupation de ces équipements et d'orienter mieux les usagers dans leur chaîne de déplacement ;
- la mise en place d'un **inforoute**, partagé avec les autres exploitants routiers et avec les opérateurs d'aide à la navigation, permettant d'optimiser le fonctionnement du réseau, de favoriser la multi-modalité, d'informer les usagers, d'influer sur leur comportement et itinéraires, lors d'événements climatiques majeurs, lors de manifestations ou d'épreuves sportives, lors de travaux impactant le fonctionnement normal du réseau ;
- la mise en place d'une **offre en termes de déplacements réellement multimodale et intermodale** combinant les transports collectifs, le transport à la demande, le covoiturage, l'autopartage, le système vélo, la disponibilité des places de stationnement sur les parcs relais, la disponibilité des aires de livraison et des places stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite, couplés aux conditions climatiques et au suivi de l'évolution de la pollution de l'air et de la pollution sonore.

Engagement 7 – La digitalisation des infrastructures et des métiers

Cet engagement passe notamment par le développement des pratiques du BIM (*Building Information Modeling : modélisation des informations et des données liées à la construction*), qui offrent de nombreuses opportunités de gains économiques dans la construction et la gestion des infrastructures, mais qui restent encore peu développées à l'échelle nationale comme métropolitaine dans les domaines du génie civil, des travaux publics et, plus largement, des infrastructures et des réseaux.

Cet engagement devrait conduire, entre autres, les acteurs des infrastructures à définir des espaces de travail communs et partagés permettant de construire les éléments de doctrine nécessaires et de mener des actions de sensibilisation et de partage.

Au travers de cet engagement, la Métropole, associées à ses partenaires, œuvre sur plusieurs volets :

- la mise en place d'un **Plan de Corps de Rue Simplifié**, permettant de construire un référentiel partagé, de capitaliser la connaissance du patrimoine et d'améliorer le repérage des réseaux, et de fiabiliser les échanges d'informations entre les acteurs, maîtres d'ouvrage exploitant ces réseaux, maîtres d'ouvrage de travaux, sociétés d'ingénierie et entreprises de travaux publics ;
- le suivi informatisé du **Plan de Surveillance des Ouvrages d'Art** et des murs de soutènement, étendu aux ouvrages hydrauliques et aux Portiques, Potences et Hauts Mâts ;
- la **gestion et la maintenance assistée par ordinateur** du réseau d'**éclairage public** et du réseau des **eaux pluviales** ;
- la gestion informatisée de la **coordination des travaux** sur le domaine public routier ;
- la gestion informatisée des **arrêtés de circulation et de stationnement**, permanents comme temporaires ;
- l'organisation et le suivi informatique des activités de **patrouillage actif** menées par les pôles territoriaux dans le cadre de la surveillance et de l'exploitation du réseau de voirie de la Métropole ;
- la mise en place de la **gestion informatisée les Obligations Légales de Débroussaillage**, des **espaces verts** et du **patrimoine arboré**, du **nettoisement** et de la **propreté**, des **fontaines d'ornement**, des **Dispositifs de Retenue Routiers** ;
- la mise en place d'une véritable **banque de données routières** permettant de capitaliser l'ensemble des données patrimoniales, d'analyser les audits patrimoniaux mis en œuvre et de définir les différents plans de gestion et politiques d'entretien associés.

POUR DES INFRASTRUCTURES CONÇUES ET GÉRÉES À L'ÉCOUTE DES CITOYENS

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

Engagement 8 – La conception d'infrastructures adaptables aux diverses formes de mobilités

La caractéristique première des infrastructures de mobilité est leur universalité et leur capacité à supporter et accueillir de nombreuses fonctions, au service des usagers et des territoires, pour un espace public partagé entre les différents modes de déplacement. Pour développer les nouvelles formes de mobilité (douce, connectée, autonome, partagée, ...), les acteurs s'engagent à favoriser des infrastructures adaptables dans le temps et l'espace aux différents usages et modes de déplacement, à même de répondre à l'enjeu d'une mobilité inclusive et accessible à tous. De même, les acteurs s'engagent à développer toutes les formes de dialogue transversaux et territoriaux, gage d'émergence des projets embrassant les différents modes de mobilités. Enfin, l'adaptabilité des infrastructures devra également pouvoir répondre aux attentes des activités professionnelles en particulier les entreprises de logistique et de transport de marchandises.

Dans ce domaine, la Métropole, avec l'appui de partenaires, se positionne comme un **territoire pionnier dans la lutte contre le changement climatique**. Par ses actions ambitieuses, la Métropole veut permettre à chacun de se déplacer autrement sur le territoire. Pour réussir cette transition solidaire, la Métropole entend décarboner les modes de transport en ville et réduire globalement la place de la voiture et créer ainsi un véritable « **choc des mobilités** », dont la gratuité des transports est le véritable marqueur.

Pour mettre en œuvre solutions adaptées à chaque territoire et à chaque commune, en étroite collaboration avec les communes et leurs habitants, de manière partagée avec les territoires voisins - le sujet des mobilités dépassant largement les frontières administratives intercommunales -, la Métropole entend actionner plusieurs leviers permettant d'assurer le développement d'infrastructures de mobilités attractives, de susciter auprès des citoyens l'envie de se déplacer autrement, d'accompagner ce changement en termes d'usages :

- La mise en service **la ligne 5 de tramway** (17,5 km de long, 26 stations, 80.000 habitants desservis ainsi que les hôpitaux, les universités et les grands équipements) à horizon fin 2025,
- La poursuite de **l'extension de la ligne 1 de tramway** vers la gare Sud de France, permettant également de desservir le nouveau quartier Cambacérès (11.000 personnes),
- La réalisation des **quatre lignes de bus à haut niveau de service** (plus de 50km de long, 60 stations) offrant une véritable alternative à la voiture particulière par des aménagements spécifiques qui viendront garantir un temps de parcours optimisé,

- Les **parkings relais** à réaliser particulièrement aux portes de la Métropole, apportant un nouvel élan au nord et à l'ouest du territoire, en lien avec les pôles d'échanges multimodaux à réaliser avec le soutien de la Région Occitanie,
- Le déploiement d'un véritable **système vélos** :
 - Offre massive de locations avec option d'achat de vélos à assistance électrique,
 - Déploiement de garages à vélos sécurisés sur tout le territoire métropolitain,
 - Création de 1000 places de stationnement sécurisé,
 - Actions de sensibilisation à la pratique du vélo,
 - Réseau structuré et hiérarchisé d'itinéraires cyclables avec notamment un réseau express vélos,
 - Création d'une identité visuelle forte du vélo sur le territoire,
- **Le déploiement d'un plan piétons** mené, à l'image du vélo, à l'échelle de la Métropole, afin que les usagers vulnérables soient repositionnés au cœur de l'espace public et qu'ils puissent évoluer en toute sécurité, notamment par la piétonisation des abords des écoles ;
- **La gratuité du réseau de transports publics**, menée par étape (d'abord le week-end, pour les jeunes et les seniors ensuite, avant la gratuité totale pour les habitants de la Métropole),
- **Le dispositif massif d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique**, offrant une vraie réponse pour les usagers devant parcourir de 5 à 10 km pour se rendre au travail,
- **La mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE) sur le territoire métropolitain**, de manière progressive, permettant de restreindre l'usage sur le territoire des poids lourds au diesel et des véhicules particuliers les plus polluants, accompagnée de mesures pour développer la logistique urbaine décarbonée,
- **La mise en place de quartiers apaisés**, afin de favoriser la reconquête de l'espace public et l'amélioration du cadre de vie, en développant les zones 30 et les zones de rencontre au bénéfice des cyclistes et des piétons, et en luttant contre les violences routières,
- **La mise en place de mobilités partagées**, en lien avec les territoires limitrophes et le Département de l'Hérault, en vue d'aménager des aires de covoiturage stratégiquement localisées à l'entrée de son territoire, et par des partenariats innovants avec les opérateurs de mobilités, spécialistes des outils de covoiturage ou d'autopartage,
- **La mise en place d'un système de transports publics décarboné**, doté d'un réseau de tramway 100% électrique, de bus urbains fonctionnant à 100% au GNV, de bus suburbains fonctionnant en partie au bioéthanol, et de 51 nouveaux bus à hydrogène,
- **Les actions au niveau des temporalités de la ville**, en influant sur les rythmes de travail et d'études, en développant la logique de la « Ville du ¼ d'heure » et de la « Métropole des courtes distances », nécessitant de lier urbanisme, économie de proximité et mobilités,
- **L'accompagnement des entreprises dans la mise en œuvre Plan de Mobilité-Employeurs (PDM-E)**, par la mise en place d'un service de conseil en mobilité pour proposant aux salariés et à leurs employeurs des alternatives en matière de déplacements,
- **La politique de stationnement**, plus adaptée en termes de tarification, mieux articulée entre stationnement de surface et stationnement en ouvrage, plus mutualisée dans les zones d'emploi et les zones commerciales, mieux positionnée pour ce qui concerne les parkings avec rabattement pour développer l'intermodalité,
- La mise en œuvre d'un **schéma directeur de la logistique et du transport de marchandises** en ville, favorisant l'optimisation et la mutualisation du transport et incitant au report modal.

Engagement 9 – L’amélioration des conditions d’accessibilité des infrastructures par les citoyens

Cet engagement passe par l’association des citoyens, habitants et usagers, dans la conduite des politiques publiques de gestion des infrastructures. De façon générale, les attentes des citoyens sont élevées vis-à-vis de la mobilité et donc des infrastructures, ces dernières constituant un domaine à forte composante affective. Par ailleurs, tant en phase de construction, de maintenance que d’exploitation, celles-ci sont souvent perçues comme sources de nuisances et de détérioration de l’environnement, alors même qu’au-delà de leurs retombées économiques et leur nécessité à la mobilité dans les territoires, elles peuvent contribuer à répondre à des objectifs environnementaux. Une association renforcée des citoyens à l’élaboration des projets de transformation et de gestion des infrastructures doit permettre une meilleure compréhension des actions mises en œuvre. Cet engagement cherchera à se décliner dans les instances de travail collaboratives, afin de mieux associer la société civile aux démarches préparatoires aux choix techniques.

Au travers de cet engagement, la Métropole, associées à ses partenaires, œuvre sur plusieurs volets :

- La consultation régulière du **Comité de Liaison des Associations des Personnes Handicapées**, permettant de coordonner les actions communes notamment en matière d’accessibilité de la voirie, des espaces publics et du système de transports collectifs,
- Les échanges réguliers avec les associations d’usagers deux-roues, cyclistes comme motocyclistes, par l’identification au sein de la collectivité de **correspondants vélo et moto**,
- La mise en place d’un véritable **comité des usagers** permettant de partager les choix stratégiques portés par la Métropole et leur déclinaison opérationnelle,
- La mise en place d’un **comité des partenaires** au sens de la Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) afin de renforcer le dialogue et la concertation entre la Métropole, autorité organisatrice de la mobilité (AOM), et les différentes parties prenantes de la mobilité (employeurs, salariés, associations d’usagers des mobilités),
- La généralisation d’un **e-service métropolitain** permettant aux citoyens de signaler tout dysfonctionnement lié à la voirie, à l’éclairage public, aux feux tricolores, aux contrôles d’accès, au mobilier urbain, à la signalisation routière, aux espaces verts, à la propreté urbaine, aux réseaux d’eau potable, d’assainissement, de défense incendie ou d’eaux pluviales,
- La modernisation de la **concertation et de la participation citoyenne** dans l’élaboration et la conduite des projets portés par la Métropole que ce soit dans l’évaluation des services publics menée par la commission consultative des services publics locaux (notamment sur l’assainissement, l’eau potable, les transports publics), dans la gestion urbaine de proximité pour les quartiers de la politique de la ville, dans les grands projets urbains comme les zones d’aménagement concerté ou les grandes infrastructures de mobilités,
- Le partage des conditions techniques et de la conduite des travaux, particulièrement en site urbain, avec l’ensemble des acteurs de la cité dans le but d’améliorer **l’acceptabilité des chantiers urbains** vis-à-vis des tiers usagers ou riverains,
- La mise en œuvre systématique de **clauses d’insertion dans les marchés** de travaux publics, dans certains marchés d’ingénierie, afin de promouvoir dans l’emploi les personnes du territoire de la Métropole qui en sont éloignées voire exclues, en réservant entre 7 et 10% des heures de main d’œuvre à l’embauche des publics fragiles et éloignés de l’emploi, issus du territoire et susceptibles de permettre le développement endogène de filières spécifiques entrant notamment dans le domaine de l’économie circulaire.

Engagement 10 – L'amélioration de la sécurité des infrastructures et des chantiers

Cet engagement s'inscrit dans les politiques nationales de prévention de l'accidentalité routière et de réduction des risques sur les chantiers. Les choix techniques réalisés pour répondre aux transitions actuelles doivent toujours se faire dans un objectif de prévention des risques des agents intervenants, et de réduire l'accidentologie sur les chantiers.

A cet effet, les signataires s'engagent à :

- **Continuer à investir dans les aménagements et équipements nécessaires à la sécurisation des points singuliers** présentant des risques pour la sécurité des usagers ;
- **Continuer à développer au sein des personnels de chantier la culture du « zéro accident »**, par une analyse permanente et rigoureuse des risques et une réflexion approfondie, tant collective qu'individuelle, sur les solutions et bonnes pratiques à mettre en œuvre ;
- **Continuer à travailler à la conception de projets d'infrastructures intégrant parfaitement toutes les contraintes et modalités futures d'entretien et d'exploitation** en privilégiant l'investissement durable afin de minimiser au mieux les opérations futures d'entretien et d'exploitation, et donc l'exposition aux risques routiers ;
- **Continuer à investir dans les équipements et matériels les plus performants en matière de sécurité** (signalisation des chantiers, équipements de protection individuelle, engins intégrant les normes de sécurité les plus récentes...) ;
- **Envisager et mettre en œuvre, dans la mesure du possible, les mesures d'exploitation sous chantier optimisant la sécurité des intervenants** en privilégiant notamment, dans la mesure du possible et en concertation étroite avec le gestionnaire de voirie, les entreprises, les élus et les riverains, la coupure de la circulation sur la zone de chantier ;
- **Organiser des campagnes de communication communes gestionnaires de voirie et entreprises** afin de sensibiliser les usagers aux risques auxquels sont exposés les intervenants de chantier.

En matière de **sécurité routière**, par la mise en place d'un **observatoire de l'accidentalité** à l'échelle de la Métropole, permettant de définir les principaux enjeux sur le territoire et construire un véritable plan d'actions comme la mise en place de démarche SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes) sur les itinéraires présentant un véritable enjeu, le déploiement massif de radars urbains, l'engagement d'un audit de conformité sur les dispositifs de modération de la vitesse ou l'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes ou personnes à mobilité réduite) ;

Par ailleurs, compte tenu du nombre conséquent d'ouvertures de chantier sur voirie au sein de la Métropole, le risque routier constituant la première cause de mortalité dans le cadre du travail en France, les maîtres d'ouvrage, les sociétés d'ingénierie et les entreprises de travaux publics s'engagent à conjuguer leurs efforts pour améliorer les **conditions de réalisation des chantiers** sous circulation et pour amplifier les actions menées en termes d'éco-conduite et de conduite apaisée.

Indicateur de suivi	Objectif
nombre d'accidents (<i>salariés, riverains, agents, intervenus sur les chantiers et dans leur proximité</i>)	0

Enfin, compte tenu des enjeux en termes de sécurité au travail, de sûreté publique et de sécurité des réseaux, la Métropole entend agir avec ces partenaires, partenaires, sociétés d'ingénierie comme entreprises de travaux publics sur la réduction des endommagements aux réseaux et entend œuvrer pour la création d'une labellisation « 0 endommagement ».

Indicateur de suivi	Objectif
Nombre d'endommagement de réseaux	0

Article 4 – Mise en œuvre et suivi des engagements

4.1. – Traduction de ces engagements dans les appels d’offres

Afin d’encourager les entreprises de travaux publics, candidates aux marchés publics lancés par la Métropole et ses partenaires, à mettre en œuvre de bonnes pratiques et à proposer des solutions innovantes répondant aux engagements précités, les maîtres d’ouvrage et les sociétés d’ingénierie s’engage à utiliser les différents outils offerts par la commande publique, que ce soit en matière de critères de développement durable, de variante ou d’options ou d’ouverture de ses marchés à l’innovation.

Les maîtres d’ouvrage, par le biais de la contractualisation, visent deux grands objectifs :

- **la recherche et l’innovation de nouvelles techniques** ; ces techniques et les méthodes doivent pouvoir évoluer et tenir compte des nouvelles contraintes environnementales en termes d’économie d’énergies et de préservation des ressources naturelles non renouvelables et des ressources en eau, notamment par le recours aux techniques de traitement, de retraitement, de valorisation et de recyclage des matériaux et des déchets issus de la déconstruction du bâtiment et des travaux publics, et, plus spécifiquement de la déconstruction des chaussées bitumineuses ;
- **la participation aux programmes de recherche et d’innovation et la diffusion des connaissances** ; les signataires s’engagent à promouvoir, prescrire et proposer des techniques innovantes dans les domaines suivants :
 - la valorisation et le recyclage des matériaux de déconstruction,
 - la préservation des ressources naturelles non renouvelables et des ressources en eau,
 - le réemploi et la valorisation des matériaux extraits sur chantier,
 - la réduction des consommations d’énergies et des gaz à effet de serre,
 - la préservation de la biodiversité,
 - la réduction des émissions de bruit et de poussières,
 - la réduction des gênes occasionnées sur chantier,
 - l’amélioration de la sécurité routière et de la sécurité de chantier,
 - la désimperméabilisation des sols et la lutte contre les îlots de chaleur.

4.2. – Vérification des engagements

La Métropole et ses partenaires, avec les sociétés d’ingénierie, élaboreront, chaque fois que cela sera possible, un tableau type des données nécessaires au suivi des indicateurs du présent pacte d’engagement ; ce tableau de données sera introduit dans les Dossiers de Consultation des Entreprises pour élaborer les bilans d’opération au regard des indicateurs mentionnés dans le présent pacte d’engagement.

4.3. – Objectifs et indicateurs

Pour certains engagements mentionnés au présent pacte, 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 du présent pacte d'engagement seront évalués globalement et annuellement. Une première version de ces indicateurs figure d'ores et déjà dans certains engagements.

Les données permettant de calculer ces indicateurs seront obtenues, soit à partir du tableau type prévu à l'article 4.2. qui précède, soit globalement par les syndicats professionnels.

La liste détaillée des indicateurs de suivi, ainsi que les modalités de suivi et de vérification, seront précisées par des groupes de travail associant les différentes parties prenantes de ce pacte. Cette liste et ces modalités seront validées lors du premier comité de suivi qui se réunira avant le 30 septembre 2021. Ils feront l'objet d'un document annexe du présent pacte.

Ce premier comité de suivi sera également en charge de la validation des indicateurs annuels issus de la réalisation de ces engagements, qu'il transmettra à l'IDRRIM pour alimenter les indicateurs du pacte national.

Article 5 – Suivi et évaluation du pacte d'engagement

Le présent pacte est établi pour un horizon à 2030.

Les engagements pris par les signataires du présent pacte d'engagement 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.

5.1. – Comité de suivi du pacte d'engagement

Un comité de suivi est mis en place, dont les missions sont les suivantes :

- le suivi de l'application du pacte d'engagement,
- le retour d'expérience,
- la veille technique et prospective,
- l'évolution du pacte d'engagement,
- la liaison avec le comité de suivi du pacte national pour l'envoi des indicateurs annuels.

Le comité de suivi 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 la Métropole.

5.2. – Mise en œuvre du pacte d'engagement

La mise en œuvre de ces engagements passera par les quatre voies ci-dessous.

- **L'adaptation des formations pour répondre aux nouveaux besoins de compétence**

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

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

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

- **La mise en place une gestion patrimoniale des infrastructures**

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

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

Depuis sa mise en place en 2016 par l'IDRRIM, l'Observatoire National de la Route a démontré sa capacité à apporter des éléments objectifs au débat public sur la gestion et l'entretien des infrastructures et à porter une vision nationale de l'état des infrastructures et des moyens consacrés à leur entretien. La Métropole s'engage en tant que gestionnaire d'infrastructures à participer à cet observatoire et à partager ses pratiques.

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

- **L'encouragement de l'innovation dans les infrastructures**

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

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

L'ouverture des marchés à l'innovation passe donc par la mise en place d'un cadre d'innovation encore plus performant, accompagné d'outils d'aide à la décision, la rédaction de pièces de marchés types ou la mise en œuvre d'incitations juridiques.

Cette démarche s'appuie également sur les outils existants, notamment les appels à projets d'innovation (comme l'appel à projets « Routes et Rues » porté par le ministère en charge de l'écologie et des transports) qui permettent le développement de solutions innovantes dans un cadre juridique et technique sécurisé. La Métropole s'engage à permettre la réalisation de projets d'expérimentation sur son territoire en réponse à ces appels à projet nationaux.

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

Enfin, l'innovation ne peut prospérer que si elle est partagée par l'ensemble de la communauté d'acteurs et qu'elle fait l'objet d'une capitalisation dans la doctrine technique. A ce sujet, la Métropole s'engage à partager et à échanger dans le cadre du Club Innovation orchestré par la Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie.

- **La consolidation du mode de travail partenarial et collaboratif**

La déclinaison du pacte d'engagement national, à l'échelle de la Métropole, adaptée aux enjeux locaux, sera, chaque fois que possible, complétée par une animation de niveau régional ou infrarégional en mobilisant des instances existantes (CoTITA, ADTech, Routes de France, le Club Innovation de la F RTP Occitanie...) dans l'objectif de consolider les acquis et faire rayonner les bonnes pratiques à une échelle propice au partage d'expérience.

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.

Fait à Montpellier, le

Pour Montpellier Méditerranée Métropole,	Pour le groupe SERM- SA3M,	Pour la Régie des Eaux de Montpellier,	Pour les Transports de l'Agglomération de Montpellier,
Le Président	Le Président	Le Président	Le Président
Michaël DELAFOSSE	Michaël DELAFOSSE	René REVOL	Laurent NISON
Pour la Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie,	Pour le syndicat Routes de France Occitanie,	Pour l'UNICEM Occitanie,	
Le Président	Le Président	Le Secrétaire Général	
Olivier GIORGIUCCI	Bertrand CALMETTES	Jean-Bernard LAUZE	
Pour le syndicat SYNTEC Ingénierie Occitanie,	Pour le syndicat CINOV Occitanie,		
Le Délégué Régional	Le Vice-Président		
Sébastien PAILHES	David GUINET		