



PREFECTURE DE LA REGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

DIR Centre Est  
228 avenue Garibaldi  
69446 Lyon Cedex 03  
tél. 04.69.16.82.00  
fax : 04.69.16.63.80

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes  
5 place Jules Ferry  
69453 Lyon Cedex 06  
tél : 04.26.28.60.00

## SYSTEME DE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL (ISO 14 001)

### Manuel Environnement

Validé par le comité de  
suivi du

Vérifié par les  
responsables Qualité  
DIR : Elisabeth  
Wattbled  
DREAL: Régis de Solère

Approuvé par :  
la Directrice Régionale  
de l'environnement de  
l'aménagement et du  
logement

et

la Directrice  
Interdépartementale des  
Routes

Le : 23 mai 2017

NOMS :  
Françoise NOARS

La directrice Interdépartementale  
des Routes Centre-Est

Veronique MAYOUSSE

## SOMMAIRE

1 INTRODUCTION.....	3
1.1 Le contexte et les enjeux externes.....	3
1.2 Historique du SME et enjeux internes.....	4
2 . POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE.....	6
2.1. Objectifs.....	6
2.2. Périmètre.....	6
2.3. Engagement des directrices.....	7
3. PRÉSENTATION DES SERVICES.....	8
3.1. La DREAL.....	8
3.2. La DIR.....	9
4. PLANIFICATION DU SYSTEME.....	10
5. MISE EN ŒUVRE ET FONCTIONNEMENT.....	11
5.1. Gouvernance et fonctionnement du SME.....	11
5.2. Formation, sensibilisation, compétences.....	13
5.3 . Communication.....	13
5.4. Documentation du système de management environnemental.....	13
5.5. Maîtrise de la documentation.....	13
5.6. Maîtrise opérationnelle.....	14
5.7. Prévention des situations d'urgence et capacité à réagir.....	14
6. CONTRÔLE ET ACTIONS CORRECTIVES.....	14
6.1. Surveillance et mesurage.....	14
6.2. Non conformités et actions correctives.....	14
6.3. Enregistrement.....	15
6.4. Audits du SME.....	15
7. REVUES DE DIRECTION.....	15
8. DÉFINITIONS ET SIGLES.....	15
8.1. Définitions.....	15
8.2. Sigles.....	16

# 1 INTRODUCTION

## 1.1 Le contexte et les enjeux externes

La France avec le Grenelle de l'environnement s'est engagée dans la mise en œuvre d'une politique ambitieuse en faveur d'un développement durable, celle-ci passe notamment par la préservation de la biodiversité, la prévention des risques pour l'environnement et la santé et une lutte contre le changement climatique.

Dans le domaine des infrastructures routières, la prise en compte de l'environnement et notamment la prévention des pollutions, s'impose en vertu des textes européens et de la réglementation française dès les études d'opportunité, elle mûrit dans les concertations publiques et administratives et est formalisée dans les engagements de l'État lors de la procédure de déclaration d'utilité publique. Les phases ultérieures de définition comme de réalisation des chantiers, puis d'exploitation pendant de longues années après la mise en service constituent des étapes majeures pour le respect des engagements pris vis-à-vis de l'environnement.

L'État œuvre depuis longtemps pour améliorer les conditions d'une meilleure acceptabilité sociale et environnementale des infrastructures :

- en observant à posteriori les effets des infrastructures sur l'environnement,
- en définissant les méthodologies et les procédures adaptées pour respecter les nombreuses évolutions des obligations réglementaires,
- en innovant dans la mise en œuvre des techniques les plus adaptées.

Les projets d'infrastructures sont encadrés par le code de l'environnement. En particulier, l'ordonnance du 3 août 2016 a modifié et précisé les « facteurs » sur lesquels doit reposer l'analyse des « incidences » sur l'environnement. Ces facteurs sont : la population et la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine et le paysage, la vulnérabilité du projet aux risques, la concertation et la communication.

Ces facteurs constituent les conditions environnementales potentiellement affectées par les opérations routières et sont traduits en termes opérationnels dans les objectifs de la politique environnementale (cf. §2.1).

Les autres enjeux externes liés aux opérations routières sont :

- la diversité des parties intéressées, en fonction de chaque opération routière,
- les enjeux politiques,
- les problématiques de financement des opérations,
- l'évolution constante de la réglementation en lien avec l'environnement,
- l'évolution des techniques et technologies proposées par les entreprises.

Ces enjeux influent sur la durée de réalisation des opérations, ces dernières pouvant même parfois être interrompues sur des durées plus ou moins longues (blocage politique, absence ponctuelle de financement...).



Pour faire face aux risques et opportunités qui découlent de ces enjeux, plusieurs éléments de maîtrise sont mis en œuvre :

- un plan qualité d'opération (PQO) est rédigé pour chaque opération. L'un des chapitres concerne les parties intéressées. Il permet ainsi de s'assurer que la liste spécifique des acteurs pertinents pour l'opération concernée est identifiée, ainsi que, le cas échéant, les modalités de leur participation (comité de pilotage, comité technique...). Ce PQO contient également un historique des phases antérieures du projet, ce qui permet de conserver la traçabilité des concertations effectuées et des décisions prises (déclaration d'utilité publiques, arrêtés loi sur l'eau...), quelle que soit la durée de l'opération ;
- les procédures de révisions et de mises à jour de l'analyse environnementale et du plan de management de l'environnement des opérations identifient les points de vigilance à contrôler en cas de réactivation d'une opération ayant fait l'objet d'une interruption, pour veiller à la cohérence permanente des documents ;
- la veille technique et réglementaire est précise et redondante (entre la veille réglementaire nationale <http://crditm.intradoc.metier.i2/veille-reglementaire-environnementale-dans-le-a25335.html>, la veille technique et réglementaire organisée par la DIR et mise à disposition sur son site Intranet, les journées COTITA (Conférences techniques interdépartementales des transports et de l'aménagement) et la veille spécifique à chaque opération effectuée par le coordonnateur environnemental), pour s'assurer d'une connaissance exhaustive des évolutions.

La revue de direction annuelle est également l'occasion de vérifier si de nouveaux enjeux externes peuvent influencer sur la capacité de la DREAL et de la DIR à atteindre leurs objectifs environnementaux.

## **1.2 Historique du SME et enjeux internes**

Dès 2004, la direction départementale de l'Équipement DDE de la Loire en tant que maître d'ouvrage et maître d'œuvre s'est lancée dans l'élaboration d'un système de management environnemental pour les opérations d'aménagement routier de la RN7 dans son département. Ce système de management environnemental (SME) a été certifié pour la première fois en juillet 2006.

Fin 2006, la réorganisation des services routiers a positionné la direction régionale de l'Équipement (DRE) Rhône-Alpes, comme maître d'ouvrage, et la direction interdépartementale des Routes Centre-Est (DIR CE), comme maître d'œuvre, de ce dispositif. Elles se sont conjointement engagées à maintenir cette certification, et les résultats positifs des audits de suivi ISO 14001 de 2007 et 2008 ont concrétisé cet engagement en juin 2009.

En juillet 2009, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Rhône-Alpes, fruit de la fusion de la direction régionale de l'Équipement (DRE), de la direction régionale de l'Environnement (DIREN) et de la quasi-totalité des activités régaliennes de la direction régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE), s'est à son tour engagée à maintenir et poursuivre cette démarche originale en collaboration avec la DIR Centre Est dans le cadre de leurs attributions respectives de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre.

Depuis janvier 2016, c'est la nouvelle DREAL Auvergne-Rhône-Alpes (fusion de la DREAL Rhône-Alpes et la DREAL Auvergne) qui assure la continuité de cette démarche, toujours avec la DIR Centre-Est.

L'instruction du Gouvernement du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national a par ailleurs supprimé les notions de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre pour le pilotage des projets d'investissement routier au niveau local et a introduit les notions de pilotage stratégique et pilotage opérationnel.

La DREAL et la DIR se partagent les missions de pilotage stratégique (PS) et de pilotage opérationnel (PO) selon une répartition définie pour chacune des opérations routières.

Les enjeux internes susceptibles d'influer sur la capacité à atteindre les objectifs environnementaux sont en partie liés à cette articulation DREAL/DIR.

Les enjeux internes sont :

- la répartition des tâches entre DREAL et DIR : elle peut être différente en fonction des opérations. Il convient donc de s'assurer que les rôles, en particulier en matière d'environnement et de concertation/communication avec les parties intéressées sont bien établies et connues
- la politique de ressources humaines du ministère : elle est basée sur une diversité des parcours professionnels, en particulier pour l'encadrement, ce qui implique que les personnels en charge d'une opération changent bien souvent avant qu'une opération ne soit terminée et que les personnels en charge de la gouvernance du SME changent également régulièrement.

Pour faire face aux risques liés à ces enjeux internes, les éléments de maîtrise en place sont les suivants :

- le plan qualité d'opération (PQO) : un chapitre est consacré à la répartition des tâches entre DREAL et DIR, selon une grille nationale fournie par la DIT. Cette répartition permet d'assurer que les tâches sont bien réparties. Les revues de projet régulières permettent également de diminuer la probabilité d'un risque de mauvaise prise en charge d'un sujet.
- la traçabilité : c'est un point fort des opérations d'investissement routier qui, au travers des enregistrements et des différentes étapes formelles, permet d'assurer une continuité dans le suivi des opérations, quels que soient les changements de personnels.
- la vigilance constante en termes de compétences : des plans de formation sont mis à jour annuellement, des formations et sensibilisations à l'environnement sont réalisées autant que de besoin ; et le recensement des besoins en compétence est effectué annuellement, via les entretiens professionnels des agents.
- la gouvernance du système : il y a redondance des fonctions d'animation (qualité et environnement) entre DREAL et DIR, ce qui permet d'assurer une continuité de l'action et un compagnonnage lors des mouvements de personnel.

La revue de direction annuelle est également l'occasion de vérifier si de nouveaux enjeux internes peuvent influencer sur la capacité de la DREAL et de la DIR à atteindre ses objectifs environnementaux.



## **2 POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE**

### **2.1. Objectifs**

Sur la base des engagements du Grenelle de l'environnement et des enjeux environnementaux inhérents à la région Auvergne-Rhône-Alpes, les objectifs environnementaux choisis pour la mise en œuvre du SME sont les suivants :

1. Concevoir des projets économes en espace ;
2. Optimiser la gestion des déchets ;
3. Conserver voire améliorer la qualité physico-chimique, biologique et morphologique du milieu aquatique, protéger la ressource en eau, et maîtriser les débits rejetés notamment dans le milieu naturel, y compris en phase travaux ;
4. Concevoir des projets respectant voire améliorant les continuités écologiques, préserver les habitats naturels présentant un intérêt particulier pour la préservation de la biodiversité, et veiller à engager les mesures compensatoires avant les impacts,
5. Minimiser les apports extérieurs de matériaux ;
6. Éviter d'aggraver l'exposition des biens et des personnes aux risques naturels et technologiques ;
7. Limiter l'exposition des riverains aux pollutions et nuisances ;
8. Favoriser la connexion du projet d'infrastructure routière avec les autres modes de déplacements (transports en commun, vélos, piétons) ;
9. Et informer les acteurs locaux (acteurs du projet et les parties intéressées à l'aménagement routier : collectivités publiques, administrations partenaires) sur les objectifs environnementaux du SME et leur mise en œuvre dans le projet concerné.

### **2.2. Périmètre**

Dans la suite logique des efforts entrepris depuis 2004 pour maîtriser les impacts environnementaux des phases de construction, le choix a été fait de porter les efforts de ce système de management environnemental vers la maîtrise des phases d'études de projet (lorsque l'avancement de l'opération le permet) et de construction (travaux) de plusieurs itinéraires routiers pour lesquels la DIR et la DREAL se sont engagées à poursuivre cette démarche de management environnemental.

Lors de la revue de direction du 2 mars 2017, les évolutions du périmètre de certification ont été actés :

- Par principe, à partir de 2018, le périmètre couvre toutes les opérations du contrat de plan Etat – Région Auvergne-Rhône-Alpes sur lesquelles la DREAL et la DIR interviennent et qui sont soumises à étude d'impact, au sens du code de l'environnement.

Sur cette base, chaque année en revue de direction, la liste des opérations intégrées au SME sera révisée.

Les opérations déjà bien engagées avant 2018 (i.e. les opérations pour lesquelles les consultations des premiers marchés travaux ont été lancées avant 2018) ne seront pas intégrées au SME (par exemple, Villeneuve-sur-Allier et Givors tranche 1B) car la réalisation de l'analyse environnementale et du PME n'a plus de

sens à ce stade d'avancement.

- Pour chaque opération concernée, le périmètre s'étend de la phase étude (PRO) jusqu'aux bilans environnementaux inclus, même si la DIR n'intervient qu'au moment de la direction d'exécution des travaux.

Au vu des délais qui séparent la mise en service d'une opération et la réalisation des derniers bilans et suivis de mesures compensatoires, il existe un risque que certaines actions post mise en services soient oubliées.

Pour maîtriser ce risque :

- une opération n'est pas formellement sortie du périmètre tant que les derniers bilans ne sont pas réalisés ;
- ce manuel environnemental garde la trace des opérations sorties du périmètre.

En complément, le tableau de suivi des actions d'amélioration mis à jour plusieurs fois dans l'année par le comité de suivi conserve en action « en cours » toutes les actions à mener postérieurement à la mise en service, ce qui lui permet d'alerter la maîtrise d'ouvrage en cas de retard pris sur certaines de ces actions.

**Opération terminée** : L'opération de déviation de la Pacaudière et Changy est terminée, au sens du suivi des exigences du système de management environnemental, le bilan environnemental ayant été réalisé le 30/03/2012.

### **2.3. Engagement des directrices**

Pour répondre à ces objectifs, en particulier les objectifs 3 et 7 de prévention des pollutions, les directrices de la DREAL et de la DIR s'engagent à mettre en œuvre un système de management environnemental et à mettre à disposition le personnel et les moyens nécessaires.

Pour ce faire, la mise en œuvre de cette démarche originale est confiée respectivement aux chefs des services Mobilité Aménagement Paysages (MAP) et d'Ingénierie Routière (SIR).

Afin d'atteindre les objectifs fixés, et en accompagnement de cette démarche, ces services veillent à la sensibilisation et à la formation de leur personnel.

Ce système définit pour chaque opération un programme d'actions environnementales reposant sur une analyse environnementale complète permettant de produire un plan d'actions destiné à maîtriser les impacts des activités de conception et réalisation de l'infrastructure sur les enjeux environnementaux locaux identifiés lors de cette analyse.

Ce programme d'actions doit être conforme, en tout temps, aux exigences légales applicables et aux autres exigences applicables relatives aux aspects environnementaux.

Pour mettre en œuvre les principes d'amélioration continue, le SME s'appuie sur une organisation permettant de vérifier l'efficacité des dispositions prises et la recherche de dispositions permettant si besoin de les améliorer. Les résultats atteints et les efforts d'amélioration sont analysés au minimum une fois par an au niveau des directions, lors de la revue de direction.

La préoccupation environnementale est de plus en plus, dans les faits, prise en considération au quotidien par les équipes projets chargés des opérations routières, comme l'a montré une analyse effectuée en 2017 (cf. *Rapport sur l'analyse des modalités de prise en compte de l'environnement en ingénierie en fonction des opérations* – 03/01/2017). L'existence d'un système de management environnemental disjoint des processus « métiers » établis (processus de maîtrise d'ouvrage en DREAL, processus de réalisation des études et DCE en DIR et processus de direction de l'exécution des travaux en DIR) est donc moins adapté et plus lourd que nécessaire en termes de formalisme. Un travail d'intégration des procédures du SME dans les SMQ de la DREAL et de la DIR sera donc effectué afin d'obtenir à termes une intégration la plus complète possible.

Une place importante est laissée à la concertation avec les parties intéressées œuvrant pour la préservation de l'environnement.

Une communication extérieure est organisée pour faire connaître la démarche, son fonctionnement, les aspects environnementaux significatifs et le bilan des actions conduites.



## **3 PRÉSENTATION DES SERVICES**

*Organisation / activités / acteurs concernés*

### **3.1. La DREAL**

#### **• Missions**

La DREAL résulte de la fusion de la DRE, de la DIRE et de la DIREN, ses agents exercent les missions prévues par le décret n° 2009-235 du 27 février 2009, parmi celles-ci se trouvent les missions relevant des domaines des déplacements, des infrastructures et des services de transport, ainsi des contrôles des transports terrestres, du contrôle technique des véhicules, de la circulation et de la sécurité routière.

Son périmètre d'intervention inclut aussi la prévention et l'adaptation aux changements climatiques, la préservation et la gestion des ressources, du patrimoine naturel, des sites et des paysages, de la biodiversité, l'aménagement durable des territoires, la prévention des pollutions, du bruit, des risques naturels et technologiques et des risques liés à l'environnement, la gestion des déchets, la gestion de l'eau, ainsi que la connaissance et l'évaluation environnementale.

Ces domaines de compétences interfèrent fortement avec les missions du domaine des transports, aussi pour assurer la coordination de l'ensemble, la DREAL s'appuie sur la formalisation de méthodes communes de travail et la mise en œuvre de processus transversaux.

#### **• Organisation**

Le service Mobilité Aménagement Paysages (SMAP) est chargé de décliner la politique de l'État en matière d'aménagement durable des territoires, à l'échelle de la région et des territoires infra-régionaux.

- A ce titre, dans le domaine des infrastructures, il assure le pilotage des projets de développement du réseau national routier et autoroutier et met en œuvre et suit des programmes de modernisation et de développement des infrastructures de transports terrestres (ferroviaire, fluvial, urbain) dans une vision résolument intermodale. Il veille à l'intégration de l'environnement et du développement durable et à leur articulation avec les territoires et est aussi chargé de la cohérence de ce domaine d'intervention avec notamment la mise en œuvre des politiques en faveur des sites classés et inscrits et des paysages, l'élaboration et la prise en compte de la « trame verte et bleue » régionale, en cohérence avec la trame verte et bleue nationale ;

- En relation étroite avec le responsable de la mission Qualité et développement durable (MQDD) de la DIR, le référent infrastructures routières du service MAP assure l'animation globale du système de management environnemental en soutien au responsable du service. Cette animation comprend la stratégie et l'organisation générale du système de management environnemental. En outre, il assure l'évaluation du système et veille à son amélioration continue.

- Pour chaque opération, le chef du service MAP désigne un responsable d'opération (RDO). Celui-ci est notamment chargé de l'élaboration du programme de l'opération tant du point de vue technique que financier. Il rédige le cahier des charges à chacune des phases de l'opération, pilote les prestataires et réceptionne les études et les travaux. Il passe commande des prestations nécessaires à l'avancement de l'opération auprès de la DIR. Enfin, dans le contexte de recherche de cohérence de la parole DREAL, il veille, en collaboration avec les autres services de la DREAL à l'application des principes de

développement durable et d'intégration environnementale aux projets d'infrastructures pilotés.

La Mission Qualité (MQ) est chargée de la mise en œuvre des processus transversaux de la DREAL. Elle assiste le correspondant qualité du service MAP et le référent infrastructures routières du service MAP dans leur mission et veille à la cohérence des dispositions du SME avec le système de management par la Qualité de la DREAL.

### **3.2. La DIR**

#### **▪ Missions**

Service spécialisé du MEEM, la DIR Centre-Est est responsable de 1 233 km de routes nationales. Parmi les trois grandes missions qui lui sont dévolues (exploiter, entretenir et moderniser le réseau routier national), seules les activités de pilotage – études et travaux – des opérations d'investissement routiers pour le compte de la DREAL sont concernées par le système de management environnemental, objet du présent manuel.

#### **▪ Organisation**

Selon l'opération concernée, les tâches de pilotage exercées par la DIR sont assurées sous la responsabilité du directeur adjoint soit par le Service d'Ingénierie routière (SIR) de Lyon, soit par le Service Régional d'Exploitation et d'Ingénierie (SREI) de Chambéry, soit par le SIR de Moulins. Pour la mise en œuvre des projets retenus au Contrat de Plan Etat Région (2015-2020), les services d'ingénierie veillent à l'intégration de l'environnement et du développement durable dans la conception technique des projets et la direction des travaux de réalisation.

Pour chaque mission confiée par la DREAL, le chef de SIR désigne une équipe projet placée sous la responsabilité d'un chef de projet. Celui-ci veille au bon déroulement de la mission, en étroite coordination avec le RDO représentant de la DREAL. En particulier, il planifie et organise l'application des dispositions du SME dans la conduite de la mission.

La directrice de la DIR confie au chef de la MQDD la mission de s'assurer que le SME est effectivement mis en œuvre, tenu à jour, et de rendre compte de la performance du SME et des recommandations d'amélioration en revue de direction. Cette mission est réalisée conjointement avec le responsable Qualité et le référent infrastructures routières du service MAP.

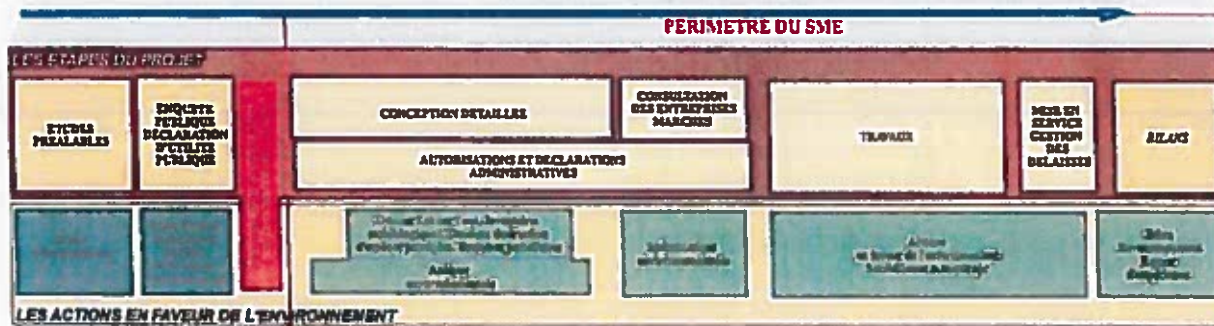
## **4 PLANIFICATION DU SYSTEME**

La recherche de l'intégration environnementale fait l'objet d'efforts constants depuis les études d'opportunité d'un programme d'investissements routiers jusqu'à sa mise en service. Le risque étant d'analyser certains aspects (liés aux phases de chantier ou à l'utilisation par les usagers de la route) trop tardivement dans le déroulement des études, l'analyse du cycle de vie d'un aménagement routier a été réalisé, et mis en perspective par rapport aux objectifs environnementaux. Une grille de contrôle a été produite (Cf. annexe 1) et permet de s'assurer que les analyses environnementales des opérations réalisées à partir de janvier 2018 ont bien été réalisées dans une perspective de cycle de vie.



Le périmètre retenu pour le système de management environnemental s'applique, pour les opérations d'investissements routiers concernées, aux étapes postérieures à la déclaration d'utilité publique.

Il s'agit pour chaque projet d'appliquer les exigences légales et de décliner les neuf objectifs environnementaux fixés par la politique environnementale.



Pour satisfaire ces objectifs et atteindre les cibles associées, un **programme de management environnemental** est établi pour chacune des opérations.

Ce programme s'appuie sur :

- l'identification des **aspects environnementaux** et sur la détermination et la hiérarchisation des impacts associés (aspects significatifs). Cette analyse des risques est spécifique à chaque opération. L'analyse environnementale, accompagnée de l'analyse des situations d'urgence potentielles est croisée avec les objectifs de la politique environnementale, afin d'assurer que l'ensemble des enjeux a bien été abordé.
- la prise en compte des **exigences réglementaires** de portées nationale et locale.

Les acteurs de ce système de management environnemental sont les agents de la DREAL et de la DIR, les Bureaux d'études techniques et notamment leur coordinateur environnemental et les entreprises intervenant lors des travaux.

Les principales instances de mise en œuvre du système sont les revues de direction, les réunions du comité de suivi, les revues de projet et les réunions de chantier.

Le schéma méthodologique joint à ce manuel (Cf. *annexe 2*) est construit sur la base de l'avancement-type d'une opération d'investissement routier.

Il représente de manière schématique l'intervention de ces instances et des acteurs et la place des procédures du système de management environnemental dans le déroulement des opérations.



## 5 MISE EN ŒUVRE ET FONCTIONNEMENT

### 5.1 Gouvernance et fonctionnement du SME

L'application du SME, son évaluation et les objectifs d'amélioration sont pilotés et suivis par différentes instances réunissant les deux services.

Instances de pilotage et suivi	Finalités et modalités	Acteurs
Revue de direction	<ul style="list-style-type: none"> <li>x Bilan année passée de l'efficacité et de la pertinence du système</li> <li>x Objectifs pour améliorer l'efficacité et la pertinence du système</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>x Directions DREAL et DIR</li> <li>x Chef MAP et chefs de SIR des opérations incluses dans le périmètre du SME</li> <li>x Responsables qualité : chef MQ (DREAL) et chef MQDD (DIR)</li> <li>x Correspondant qualité MAP</li> <li>x Référent IR</li> </ul>
Comité de suivi	<ul style="list-style-type: none"> <li>x Traduction des objectifs fixés par la revue de direction en plan d'actions</li> <li>x Pilotage et suivi du plan d'actions</li> <li>x suivi global (supervision) de l'application du SME</li> <li>x Préparation des revues de direction</li> <li>x Préparation des audits</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>x Opérationnels : <ul style="list-style-type: none"> <li>- MAP représenté par le référent IR</li> <li>- SIR représentés par le chef de pôle ou le chargé qualité et environnement en SIR</li> </ul> </li> <li>x Système : <ul style="list-style-type: none"> <li>- DIR représentée par le chef MQDD ou l'animateur qualité</li> <li>- DREAL représentée par le correspondant qualité de MAP</li> </ul> </li> <li>x En fonction de l'ordre du jour, les chefs de services opérationnels (chefs de SIR, chefs de pôle opérationnels MAP)</li> <li>x En fonction des sujets abordés, les chefs de projet (SIR) et RDO (MAP)</li> <li>x Ponctuellement, d'autres participants peuvent être associés</li> </ul>
Revue de projet (chaque opération)	<ul style="list-style-type: none"> <li>x Planification des dispositions du SME à appliquer</li> <li>x Décisions de mise en œuvre des dispositions</li> <li>x Suivi de la mise en œuvre des dispositions (PME)</li> <li>x Analyse des résultats obtenus, décisions de mesures correctives éventuelles</li> <li>x Bilan à la fin de l'opération (bilan environnemental à 5 ans)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>x Chefs SMAP et SIR des opérations concernées en tant que de besoin</li> <li>x RDO et chef de projet SIR</li> <li>x Partenaires extérieurs en cas de besoin sur le point SME environnement</li> <li>x Chargés d'études routières en cas de besoin selon l'avancement de l'opération</li> </ul>

Le pilotage et la mise en œuvre du SME s'effectuent donc à deux niveaux :

- Le premier concerne le pilotage global du SME c'est à dire l'élément stratégique et organisationnel du système.
- Le deuxième concerne la mise en œuvre du SME dans le cadre des opérations routières concernées.

Le schéma méthodologique (annexe 2) explicite l'organisation de ce pilotage.

Les procédures établies dans le cadre du SME s'articulent sur ces deux niveaux de pilotage :

- à la partie système correspond le pilotage relatif au fonctionnement et à l'amélioration continue du SME. Les procédures qui s'y rapportent définissent les objectifs globaux propres au système et s'assurent de l'efficacité de l'application du SME aux opérations incluses dans le domaine d'application.
- à la partie opérationnelle correspond le pilotage habituel des opérations de développement du réseau routier national. Les procédures élaborées dans le cadre du SME (notamment celles concernant l'analyse environnementale et l'élaboration du PME) sont appliquées, suivies et évaluées au cours des revues de projets qui réunissent les représentants de la DREAL et la DIR. En complément, les réunions de chantier, les constats réalisés par le coordinateur environnemental et les avis émis par les autres administrations contribuent à l'application du SME.

Le suivi et le pilotage de ces procédures sont assurés par les instances de pilotage et de suivi telles que définies dans le tableau ci-dessous.

Exigences du SME	Instance de pilotage et suivi	Observations
Politique environnementale	Comité de suivi (proposition) puis revue de direction (décision)	
Aspects et impacts environnementaux significatifs	Revue de projet	<i>Information en revue de direction</i>
Programme d'action (PME)	Revue de projet	
Formation	Comité de suivi (besoins communs) pour proposition à chaque service	<i>Chaque service dans le cadre de son dispositif de formation</i>
Communication Traitement des demandes externes et des réclamations	Revue de projet	
Maîtrise de la documentation	Comité de suivi (proposition) puis revue de direction (décision)	
Maîtrise opérationnelle	Revue de projet	
Situations d'urgence	Revue de projet	
Surveillance mesurage	Revue de projet	
Évaluation de la conformité réglementaire	Revue de projet	
Traitement des non conformités	Revue de projet	
Audits	Comité de suivi (proposition) puis revue de direction (décision)	

## 5.2. Formation, sensibilisation, compétences

Le comité de suivi s'assure que l'expression des besoins au niveau de chaque service permet la planification des formations. Un suivi est assuré par les services en charge de la formation à la DREAL et à la DIR.



### **5.3 . Communication**

En interne, la communication est assurée par le biais du site intranet de la DIR. Le comité de suivi s'assure de sa mise à jour et veille à ce que les acteurs soient informés de ces évolutions.

L'écoute, la communication, la concertation avec les parties intéressées (collectivités, associations et riverains...) sont essentielles tout au long de la vie des projets.

La DREAL porte la responsabilité de la communication avec ces parties intéressées, notamment en ce qui concerne les réclamations et les situations d'urgence.

Par ailleurs, toute action de communication autour du SME est portée à la connaissance du comité de suivi.

### **5.4. Documentation du système de management environnemental**

La documentation du SME (manuel environnement, procédures...) est disponible et tenue à jour sur l'intranet de la DIR, elle est accessible par le biais de liens situés dans les rubriques Qualité et Infrastructures routières du site intranet de la DREAL.

La documentation relative à chaque opération (notamment aspects environnementaux, exigences réglementaires, programme de management environnemental...) est disponible sur les serveurs des services.

### **5.5. Maîtrise de la documentation**

La politique environnementale et le manuel environnement sont approuvés et validés par la directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et la directrice interdépartementale des routes en revue de direction après avis du comité de suivi.

Le comité de suivi propose les évolutions des procédures et documents associés, le responsable Qualité DIRCE et le référent Infrastructures de la DREAL les vérifient. Ils sont ensuite approuvés à la DREAL par le chef de service MAP ou son délégué, et à la DIR par le directeur adjoint en charge de l'ingénierie.

Un journal des évolutions du SME, qui retrace ces évolutions, est mis à la disposition des acteurs internes sur le site intranet.

### **5.6. Maîtrise opérationnelle**

Tout au long de la vie des opérations, la DREAL et la DIR s'assurent chacune pour ce qui les concerne que les procédures et le programme de management environnemental sont mis en œuvre par les intervenants (agents DREAL et DIR, Bureaux d'études techniques, entreprises) : la DREAL pour ce qui concerne le choix des prestataires et la DIR par l'intermédiaire des réunions de chantier pour ce qui concerne la phase travaux.

### **5.7. Prévention des situations d'urgence et capacité à réagir**

L'analyse des situations d'urgence est effectuée avant le démarrage des travaux, dans le cadre des études détaillées du projet. Elle est réalisée par la DREAL dans le cadre de l'analyse environnementale, et traduite en procédures à mettre en œuvre par la DIR dans



le cadre du PME. . Elle doit être actualisée si nécessaire, conformément à la procédure qui décrit précisément ces points.

Le but de cette analyse est d'anticiper au mieux les situations d'urgence et d'accidents potentiels susceptibles de survenir sur le chantier et pouvant perturber, polluer ou dégrader l'environnement. Lors de tests réguliers, la DIR s'assure de la connaissance et de la mise à jour des procédures à appliquer par les entreprises en situation d'urgence et de leur capacité à intervenir.

## **6. CONTRÔLE ET ACTIONS CORRECTIVES**

### **6.1. Surveillance et mesurage**

Chaque PME élabore son dispositif de surveillance et de mesurage.

La performance de chaque opération est évaluée à partir des indicateurs définis dans le cadre de chaque PME. L'évaluation de la performance du SME est appréciée en combinant les évaluations de chaque opération. Des évaluations de type radar sont utilisées pour illustrer la performance environnementale de chaque PME et du SME pour chacun des axes de la politique environnementale.

Lors des revues de projet, la DREAL et la DIR veillent à l'enregistrement et la capitalisation des données définies dans le PME. Avec l'appui du coordonnateur environnemental, la DIR prépare une analyse et propose les mesures correctives éventuelles.

### **6.2. Non conformités et actions correctives**

Tout dysfonctionnement générateur d'impact environnemental fait l'objet d'une information de la DREAL et d'un traitement adéquat. L'analyse de la gravité et de l'occurrence déclenche une action corrective. L'ensemble des traitements et actions correctives fait l'objet d'un enregistrement. Ces dysfonctionnements peuvent être détectés par les audits internes et externes, les écarts vis-à-vis des seuils réglementaires, les plaintes externes, les tests de situations d'urgence, etc. Le tableau de suivi des actions d'amélioration est tenu à jour et placé sur intranet, il fait l'objet d'un examen régulier par le comité de suivi.

### **6.3. Enregistrement**

Les enregistrements sont listés dans un tableau qui en précise le lieu de stockage et le responsable de sa conservation et de sa tenue à jour.

### **6.4. Audits du SME**

Le comité de suivi prépare annuellement un programme d'audits internes qui est validé en revue de direction.

## **7. REVUES DE DIRECTION**

Une revue de direction se tient annuellement pour passer en revue le SME et s'assurer qu'il est approprié, suffisant et efficace au regard d'une part des résultats constatés pour chacune des opérations au cours de la période achevée, d'autre part des évolutions de contexte relatif aux missions de la DREAL et de la DIR.

Afin de décider des ajustements nécessaires, la performance du système fait l'objet d'un examen annuel dans le cadre de la revue de direction.

## 8. DÉFINITIONS ET SIGLES

### 8.1. Définitions

**Aspect environnemental<sup>1</sup>** : direct ou source d'impact : élément ou opérations élémentaires des activités, produits ou services de l'organisme, susceptibles d'interactions avec l'environnement.

Il s'agit par exemple du lavage des engins de chantier susceptible d'augmenter les quantités de MES dans les cours d'eaux.

**Impact environnemental** : toute modification de l'environnement (sur la qualité de l'eau, de l'air...), négative ou bénéfique, résultant totalement ou partiellement des aspects environnementaux de l'organisme. La relation entre aspects et impacts environnementaux est une relation de cause à effet.

**Aspect environnemental significatif** : c'est un aspect environnemental qui a ou peut avoir un impact environnemental significatif.

**Impact environnemental significatif** : un impact environnemental est dit significatif si lors de la hiérarchisation des aspects, la cotation fournit un résultat supérieur au seuil limite fixé par l'organisme. Les impacts significatifs devront être pris en compte dans le Programme de Management Environnemental (P.M.E) compatible avec les possibilités technico-économiques du moment.

**Objectif environnemental** : but environnemental général qu'un organisme se fixe en cohérence avec la politique environnementale.

**Cible environnementale** : exigence de performance détaillée, pouvant s'appliquer à l'ensemble ou à une partie de l'organisme, qui résulte des objectifs environnementaux, et qui doit être fixée et réalisée pour atteindre ces objectifs.

**Situation d'urgence** : tout accident, lié ou non à l'activité de l'organisme, ou tout événement naturel imprévu se produisant sur le site, et susceptible d'avoir un (des) impact(s) environnemental(aux).

**Performance environnementale** : résultats mesurables du management des aspects environnementaux d'un organisme ; ces résultats pouvant être mesurés par rapport à la politique environnementale de l'organisme, aux objectifs environnementaux, aux cibles environnementales et aux autres exigences de performance environnementale.

**Indicateur environnemental** : caractéristique, calculée à partir des données clés sur les opérations de l'organisme, dont la valeur donne une évaluation de la performance environnementale.

### 8.2. Sigles

BET	Bureau d'études techniques
CNPN	Conseil national de la protection de la nature
DCE	Dossier de consultation des entreprises
DDE	Direction départementale de l'équipement
DIR	Direction interdépartementale des Routes (sigle utilisé dans le présent manuel pour désigner la DIR Centre Est)
DIR CE	Direction interdépartementale des Routes Centre-Est
DREAL	Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du

1 Un aspect environnemental significatif a ou peut avoir un impact environnemental significatif.

	logement (sigle utilisé dans le présent manuel pour désigner la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)
DREAL ARA	Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes
IR	Infrastructures Routières
MEEM	Ministère de l'Écologie, de l'Énergie et de la Mer
MQDD	Mission qualité développement durable
PME	Programme de management environnemental
RDO	Responsable d'opérations
SMAP	Service Mobilité Aménagement Paysages
SIR	Service d'ingénierie routière (sigle utilisé dans le présent manuel pour désigner de façon générique à la fois le SIR et le SREI)
SME	Système de management environnemental
SREI	Service régional d'exploitation et d'ingénierie
MQ	Mission qualité



# Annexe 1 : Analyse des aspects environnementaux dans une perspective de cycle de vie

Cycle de vie d'un « produit »	Cycle de vie pour un aménagement routier, avec les aspects du projet concerné	Objectifs de la politique SME concerné par chaque étape du cycle de vie
Conception du produit	Existence de l'aménagement : qu'il y ait des véhicules qui roulent dessus ou pas, et quelle que soit la manière dont a été déroulé le chantier, l'existence même de l'aménagement modifie l'environnement (exemple : artificialisation des sols, équipements à poser qui ont des bilans carbone plus ou moins bons, ouvrages qui permettent ou empêchent les continuités écologiques) Donc les aspects du projet à regarder (études préalables) : le choix du tracé, les types d'ouvrage, les équipements (dont signalisation, assainissement, équipements de sécurité), la végétalisation (pour éviter la prolifération d'espèces exotiques envahissantes), les conséquences des études (défrichements pour investigations spécifiques...)	<p>Limitier pollutions et nuisances pour les riverains (air, bruit)</p> <p>Améliorer les continuités écologiques et préserver les habitats</p> <p>Concevoir un projet économe en espace</p> <p>Conserver voire améliorer la qualité chimique, biologique et morphologique des cours d'eau.</p> <p>Éviter d'aggraver l'exposition aux risques (pour les riverains)</p>
Approvisionnement (matières premières et transport)	Le choix des matériaux : recyclés ou pas, qui viennent de loin ou pas, a une incidence sur l'environnement Donc les aspects du projet à regarder (études préalables et PRO) : équilibre des terres, réutilisation possible ou pas des matériaux déconstruits, réutilisation ou pas de produits issus du recyclage (taux d'agréats, utilisation de mâchefers, de pous dans les mclons...), choix entre matériaux d'apport ou traitement à la chaux de matériau en place, choix entre centrale fixe ou mobile...	<p>Améliorer les continuités écologiques</p> <p>Minimiser l'apport des matériaux</p> <p>Gestion des déchets (utilisation de matériaux recyclés)</p>
Fabrication	Phase chantier : les modalités de réalisation du programme peuvent avoir des conséquences à court terme (limitées à la durée du chantier, par exemple sur l'utilisation de l'eau d'une rivière pendant le chantier, ou sur le fait d'écraser des espèces protégées) ou à long terme (exemples : pollution des sols par hydrocarbure ; résidus de béton lors du nettoyage des toupies ; ravinement de talus qui ne permettra que difficilement la reprise de la végétation si l'assainissement provisoire est mal pensé ; disparition d'un habitat d'espèce protégée si les zones à éviter ne sont pas bien délimitées...) Donc les aspects du projet à regarder (dès PRO et DCE, puis suivi en chantier) : installations de chantier, préparation de chantier, terrassement et assainissement provisoire, coulage du béton, mise en œuvre des enrobés, pose des équipements, plantations	<p>Limitier pollutions et nuisances pour les riverains</p> <p>Améliorer les continuités écologiques et préserver les habitats</p> <p>Protéger la ressource en eau.</p> <p>Maîtriser les rejets</p> <p>Informier les acteurs locaux</p>
Gestion des déchets de fabrication	Phase chantier : gestion des déchets de chantier de l'entreprise Les aspects à regarder (DCE, puis suivi en chantier) : quels sont les principes retenus par l'entreprise pour chaque déchet : tri, recyclage, valorisation matière ou mise en décharge. Et ces principes sont-ils effectivement mis en œuvre sur le chantier (vérification du tri in situ, des bordereaux de suivi des déchets et des bilans)	Gestion des déchets (à imposer dans les marchés)

Cycle de vie d'un « produit »	Cycle de vie pour un aménagement routier, avec les aspects du projet concerné	Objectifs de la politique SME concerné par chaque étape du cycle de vie
Utilisation du produit par les utilisateurs	<p><u>L'utilisation par les usagers de la route</u> : l'impact de l'usage des routes peut être très supérieur à sa construction, pour les voies fortement circulées</p> <p>Donc les aspects à regarder (<u>études préalables et PRO</u>) : choix du tracé (éviter les pentes, privilégier les tracés courts), aires de covoiturage, voies TC, pistes cyclables, continuités piétonnes...</p>	<p>Favoriser les connexions avec les modes de déplacements alternatifs à la voiture solo</p> <p>S'assurer que les choix de conception permettent une utilisation peu coûteuse en CO2</p> <p>Éviter d'aggraver l'exposition aux risques (pour les usagers et riverains)</p>
Entretien et réparation	<p>L'infrastructure va être entretenue de manière plus ou moins facile et impactante pour l'environnement (produits phytosanitaires, consommation de carburant, traitement des boues de curage, facilité de réparation des équipements dynamiques...)</p> <p>Donc les aspects à regarder (<u>PRO</u>) : les exigences de l'exploitant, les spécifications des équipements dynamiques</p>	<p>Prise en compte des exigences de l'exploitant</p>
Fin de vie (poubelle ? Recyclage?)	<p>A priori pas de « fin de vie » pour les infrastructures, mais pour certains éléments</p> <p>Donc les aspects à regarder (<u>DCE</u>) : les équipements (stations de comptage intrusives ? caméras, type d'équipements de sécurité...) : tout ce qui finit en déchet dans les CEI ou PC et dont le recyclage n'est pas toujours aisé ; les déviations provisoires et autres pistes de chantier</p>	<p>Gestion des déchets (faciliter le recyclage)</p>



## ANNEXE 2 : Schéma méthodologique du SME

