

Concertation nationale sur l'énergie et le climat

CAHIER D'ACTEUR

N° 352



La Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP) représente les 8 500 entreprises de Travaux Publics de toutes tailles, spécialités ou régions. Ce sont ces entreprises qui construisent et entretiennent les infrastructures, qui participent à la transition écologique, la cohésion territoriale et la compétitivité de notre pays.

Avec près de 300 000 chantiers réalisés sur le territoire, notre secteur est responsable de 3,5 % des émissions de gaz à effet de serre de la France qu'il s'est engagé à réduire de 40% entre 2018 et 2030. L'usage des infrastructures de mobilité et de flux représente par ailleurs la moitié des émissions de GES de la France selon une étude réalisée par Carbone 4 en 2021 (<https://www.carbone4.com/publication-infrastructures-france>)

Le point de vue de la Fédération Nationale des Travaux Publics sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF

La FNTP propose :

- **Que soit clairement affirmé le caractère prioritaire de la décarbonation des infrastructures de mobilité, en particulier routières ;**
- **De conditionner le respect de la SNBC 3 à l'engagement d'un plan d'investissement massif dans les infrastructures, en particulier dans la décarbonation de la route ;**
- **D'engager un programme de rénovation du patrimoine d'infrastructures existant pour limiter les émissions de CO2 liées à l'usure du réseau et des ouvrages.**
- **De renforcer la mobilisation de la commande publique au service de la décarbonation.**
- **De mieux tirer parti de la gestion de l'eau comme levier de décarbonation, en réduisant les volumes d'eau traités grâce à un meilleur entretien des infrastructures.**

Le respect des objectifs de la SNBC 3 dépend des investissements que l'État et les collectivités locales seront capables de consentir dans les années à venir, ainsi que la reconnaissance du caractère central de la route comme principal levier de décarbonation des transports. Les transports constituent en effet le seul poste d'émissions de CO2 pour lequel toutes les politiques publiques mises en œuvre jusqu'à présent n'ont pas produit d'effets significatifs.

On notera par ailleurs, du fait de son caractère transversal, que la gestion de l'eau n'est pas suffisamment identifiée comme levier de décarbonation. Des études ont pourtant montré que le secteur de l'eau était responsable de 3 à 7% des émissions de gaz à effet de serre. Toute action permettant de réduire les volumes d'eau prélevés et traités sera source d'économie de CO2.

Priorité à la décarbonation de la route

Les transports, qui constituent le premier poste d'émissions de CO2 en France, est le seul secteur dont les émissions ont augmenté entre 1990 et 2022, alors que tous les autres ont vu leurs émissions diminuer. Cela signifie que les efforts pour décarboner les mobilités des Français ont été jusqu'à présent insuffisants malgré les dizaines de milliards d'euros investis. À titre d'illustration, 83 milliards d'euros ont été investis dans les transports publics en 20 ans, 22 milliards d'euros dans les TGV, 61 milliards dans les transports en commun urbains pour seulement 3% de baisse de la part modale de la voiture par km.

Il devient donc impératif de reconnaître que la décarbonation des mobilités passera nécessairement par **la décarbonation de la route**, qui représente, rappelons-le, 90% des émissions de CO2 du secteur des transports.

La route : principal support des mobilités

La route demeure le principal vecteur des déplacements des Français. Selon le dernier observatoire Roole mené par l'Ifop et publié en février 2024 : « 79% des Français sont dépendants de leur voiture pour faire les courses, récupérer les enfants à l'école ou encore se rendre à des rendez-vous médicaux. 75% l'utilisent systématiquement pour se rendre au travail et 80% pour leurs loisirs et rendre visite à leurs proches ».

Cette réalité est encore plus tangible en zone rurale où 90% des habitants affirment être dépendants de leur voiture et jusqu'à 97% des 65 ans et plus pour leurs déplacements du quotidien. Pour les jeunes ruraux, soit 26% des 15 à 29 ans vivant dans des communes « peu denses » et « très peu denses » (88 % des communes) le constat est sans appel : « l'insuffisance des transports en commun provoque mécaniquement une dépendance à la voiture. »

Une stratégie conditionnée à l'investissement public en matière de mobilités durables

L'Inspection générale de l'administration et l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ont publié, le 3 juillet 2024, un rapport sur les "soutiens de l'État en faveur des mobilités durables dans les espaces peu denses". Ce dernier préconise d'encourager la fédération de plateformes de covoiturage planifié pour favoriser ce mode de transport ; de proposer des véhicules d'autopartage plus légers (deux-roues, quadricycles motorisés) accessibles aux non-titulaires du permis de conduire ; de sécuriser les itinéraires cyclables et les interfaces avec le réseau routier ; de poursuivre le déploiement de solutions de mobilité adaptées par des appels à projets nationaux en y ajoutant un dispositif de suivi et d'évaluation. Les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) jouent par ailleurs un rôle clé dans la modernisation des mobilités en France. Ils s'intègrent parfaitement aux objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). Leur déploiement doit être priorisé et soutenu financièrement.

Ces nouveaux usages nécessitent la construction d'infrastructures dédiées qui font aujourd'hui cruellement défaut. En leur absence, les zones rurales sont aujourd'hui les plus exposées au risque d'accidents. Alors que le nombre de tués à vélos en agglomération a augmenté de 16 % entre 2019 et 2022, il a connu une hausse de 47 % en zone rurale. Comme le soulignait la Fédération française des usagers de la bicyclette (Fub) dans une interview donnée en 2023 : « *tant qu'il n'y aura pas d'infrastructures adéquates (pistes cyclables bien séparées des routes), la pratique du vélo ne pourra pas se développer en zone rurale... Sur les routes périurbaines et celles à 80 ou 90 km/h, ces aménagements sont absolument nécessaires car la différence de vitesse est très importante, donc très dangereuse, entre automobilistes et cyclistes. Un grand nombre de ruraux sont prêts à acheter un VAE (Vélo à assistance électrique), si leur sécurité est assurée par des pistes cyclables séparées de la chaussée. Mais il faut pour cela une volonté des départements, dont nombre d'entre eux n'y sont pas encore assez sensibles.* »

Une étude conduite par Carbone 4 en 2021 a conclu que l'usage de l'ensemble des infrastructures représentait plus de la moitié des émissions de CO2 du pays. L'étude a également déterminé l'effort additionnel d'investissement nécessaire dans la transition bas carbone et l'adaptation des infrastructures au changement climatique que la France doit consentir entre 2021 et 2050 pour atteindre ses objectifs climatiques : entre 16 et 30 milliards d'euros. Les dépenses engagées par l'État, les collectivités locales et les grands opérateurs ces dernières années sont loin – très loin – de cet objectif.

Les collectivités locales sont les premiers acteurs de la transition écologique. Comme le souligne une récente étude d'I4CE, ces dernières devraient réaliser au moins 12 milliards euros d'investissements chaque année de 2021 à 2030, dont plus de 60% dans les mobilités, pour atteindre les objectifs de la SNBC, soit plus d'un doublement de leurs investissements climats actuels, estimés à environ 5,5 milliards par an. Or, ce que nous constatons ces dernières années, c'est une augmentation de leurs dépenses d'investissement (tout confondu) de seulement 6% par an en moyenne.

Du côté de l'État, le bilan n'est guère plus satisfaisant. Le scénario « Priorité aux infrastructures » à 98 milliards d'euros sur la période 2023-2027, proposé parmi trois scénarios par le Conseil d'Orientation des Infrastructures, n'a pas été retenu par le Gouvernement. Il s'agissait pourtant du scénario le plus ambitieux, afin d'assurer le financement des LGV, des transports urbains et surtout de la route.

Quant au « budget vert » de 10 milliards d'euros adopté dans le cadre de la loi de finances pour 2024, il a été la première victime des coupes budgétaires du Gouvernement dans un contexte de révision à la baisse des prévisions de croissance. Les projets cofinancés par l'État ont pourtant un effet de levier important sur les investissements. À titre d'exemple, le Fonds vert (outre les infrastructures de mobilité, également fléché pour la rénovation de l'éclairage public qui répond tout autant à un objectif d'efficacité énergétique que de sécurisation des mobilités) a un effet multiplicateur moyen de l'ordre de 4 (2 milliards d'euros de

subventions génèrent 8 milliards d'investissements dans les territoires avec les cofinancements).

À la différence des autres secteurs économiques dans lesquels la transformation écologique passera essentiellement par les entreprises privées et les particuliers, la décarbonation des infrastructures ne pourra se faire sans un engagement financier massif de l'État et des collectivités territoriales. Or, la suppression des crédits dédiés à la transition écologique dans les territoires (fonds vert, plan vélo...) en 2024 et sans doute pour les années à venir, ainsi que la réduction drastique du budget de l'AFITF prévu pour 2025, interroge sur la capacité de la France à respecter les engagements inscrits dans la SNBC 3.

Dette grise et dette verte la dégradation des infrastructures de mobilités aggrave les émissions de CO2 des transports

On rappellera enfin que la dégradation du patrimoine routier aggrave actuellement les émissions de CO2 du secteur routier. Une étude conduite sous l'égide de l'EAPA ([European Asphalt Pavement Association](#)) a démontré que, sur une période de 50 ans, une chaussée sous entretenue par rapport à un scénario de référence de chaussée entretenue régulièrement engendrait +35% d'émissions de CO2. Si on ajoute à cela l'usage de la route, c'est-à-dire la circulation automobile, l'augmentation des émissions de CO2 par rapport au scénario de référence de maintenance régulière monte à 75%. Cela prouve qu'une route non entretenue augmente non seulement les émissions de CO2 lors de sa remise à niveau par rapport à un entretien régulier mais augmente aussi les émissions liées à la consommation énergétique des véhicules qui circulent dessus.

Un autre étude conduite par l'association espagnole de la route (AEC) établit également l'existence d'un lien direct entre la qualité du revêtement de la route et les émissions de CO2 des véhicules. Cette conclusion est basée sur des comparaisons précises réalisées sur un tronçon de route : des experts ont mesuré le niveau de pollution d'une voiture et d'un camion sur une route dégradée, sur une route parfaitement rénovée, et sur une route dans un état d'usure considéré comme

normal. Résultat, la réduction des émissions de CO2 sur route bien entretenue par rapport à une chaussée dans un état normal est encore plus importante pour le camion que pour la voiture : -4% (-3,5% pour la voiture). A l'inverse, lorsque la route est en très mauvais état (fissures, nids de poule, déformations, etc.), le camion émet 6% de CO2 en plus par rapport à une route normale (+9% pour la voiture).

Or, en France, 20% du réseau national non concédé, 10% des routes départementales et communales sont considérés en mauvais état (Observatoire national de la route - ONR - dans son rapport annuel de 2023). La dégradation du patrimoine routier aggrave ainsi les émissions de CO2 liées au transport mais impacte également la sécurité des usagers, en particulier des cyclistes, du fait des crevasses et des nids de poule. En 2012, la France était encore en tête du classement mondial en termes de qualité des infrastructures routières. Néanmoins, elle a chuté à la 18e place en 2019. Selon la Ligue de Défense des Conducteurs « dans 30% des cas d'accidents mortels, l'infrastructure est un des facteurs qui est mentionné dans les rapports des forces de l'ordre ».

On notera également la dégradation du patrimoine des ponts routiers qui devient très préoccupant : sur les 200 à 250 000 ponts routiers, 70 à 75 000 sont en mauvais état. Une étude récente, réalisée par Citizing, objective les conséquences du sous-investissement dans la rénovation des ouvrages d'art en France, notamment en termes d'émissions de CO2. Laisser se dégrader un pont routier conduit inexorablement à sa fermeture, puis sa destruction pour une reconstruction. Or, les émissions de CO2 d'un chantier d'entretien régulier qui utilise peu de matériaux est sans commune mesure avec celles d'un chantier de construction neuve (rapport moyen de 1 à 5). Plus encore les détours de véhicules consécutifs à la limitation de gabarit voire la fermeture d'ouvrages non entretenus accroissent fortement les émissions de CO2 du fait des trajets allongés.

Mobiliser la commande publique au service de la décarbonation

La FNTP souhaite souligner que l'incitation auprès de l'acheteur public d'ouvrir aux variantes

environnementales n'apparaît pas suffisante en l'état du droit. **Dans ce cadre, la FNTP a porté dans le projet de Loi Simplification une mesure d'harmonisation et de généralisation des variantes, qui a été adoptée par les sénateurs mais qui doit encore être examinée par les députés.** Il serait également adapté de modifier le cadre juridique fixé par les directives européennes sur les variantes, à savoir dans les marchés des pouvoirs adjudicateurs (supérieurs aux seuils européens), de généraliser la possibilité de formuler des variantes et de ne plus soumettre leur formulation à une autorisation car dans les faits, de nombreux marchés publics ne sont pas ouverts à variantes.

La commande publique constitue un levier important de décarbonation, à travers l'augmentation de la recyclabilité des matériaux par exemple. Pour accompagner cette dynamique de décarbonation, **la FNTP a développé un éco-comparateur de solutions environnementales dans les marchés de travaux publics appelé SEVE-TP. Cette plateforme fait actuellement l'objet d'une demande de référence auprès de la DGITM afin de référencer SEVE-TP d'ici le printemps 2025 sur la plateforme consacrée aux achats publics durables: <https://achats-durables.gouv.fr/>**

La FNTP estime qu'il est important de proposer un outil de référence en matière de performance écologique basée sur le carbone dans les marchés publics, afin d'harmoniser les méthodologies utilisées et accompagner efficacement l'ensemble des acteurs, en particulier les TPE/PME à l'usage de ce type d'outils de calcul pour objectiver les engagements climatiques pris dans le cadre de la réalisation d'un chantier.

L'eau : un levier de décarbonation sous-estimé.

La gestion de l'eau est devenue un élément central des politiques publiques de résilience territoriale mais cette gestion peut également être un levier efficace de décarbonation, encore largement sous-estimé. Des études ont montré que le secteur de l'eau était responsable de 3 à 7% des émissions de gaz à effet de serre. Toute action permettant de réduire les volumes d'eau prélevés et traités est source d'économie de CO₂. Certaines techniques permettent un impact carbone réduit et doivent être développées. C'est le cas notamment des travaux sans tranchée, qui regroupent toutes les techniques utilisées pour la pose, la réhabilitation, l'auscultation et le diagnostic de réseaux enterrés de toute nature, sans ouvrir de tranchée. Elles peuvent réduire jusqu'à 80% le bilan carbone d'un chantier, en grande partie grâce à la division par 10 du volume des déblais. On notera également la nécessaire réduction des fuites dans les réseaux d'eau potable. A ce jour, 20% de l'eau prélevée est perdue dans les fuites chaque année, représentant 1 milliard de m³. Un dernier levier consiste à réduire le volume d'effluent à traiter dans les stations d'épuration (provenant de défauts d'étanchéité ou faisant suite à des épisodes pluvieux intenses en cas de réseaux unitaires).