

**FNTP**

***LES TRAVAUX PUBLICS  
S'ENGAGENT POUR LA  
TRANSITION ÉCOLOGIQUE***

***25 mars 2024***

# INTRODUCTION

Les Travaux Publics invitent Christophe BÉCHU, Ministre de la Transition écologique, à soutenir et relayer les initiatives du secteur en matière de transition écologique.

Face au tout normatif qui emporte in fine le rejet de la transition écologique, la **FNTP propose une autre voie d'action pour construire la transition de demain** :

- Une transition qui s'appuie sur des **solutions éprouvées, objectivées et partagées** par toutes les entreprises.
- **Une transition qui se construit au fur et à mesure** sans prendre les entreprises de court.
- **Une transition qui s'appuie sur la montée en compétence des entreprises** pour porter de nouveaux projets au service de la décarbonation, de la biodiversité, de l'économie circulaire ou de l'adaptation.
- **Une transition qui mobilise la créativité** des collaborateurs autour de grands projets structurants.

La France a **tous les atouts** pour devenir une **grande nation d'ingénierie** de la transition écologique et un **laboratoire de projets**. La pression budgétaire la contraint à ériger un contre-modèle uniquement basé sur la norme et la sobriété. Une nouvelle spécificité française qui pourrait s'avérer lourde de conséquences.

# SOMMAIRE

## 4 AVRIL : LES ÉLÉMENTS D'INTERPELLATION DE LA FNTP

Moins de normes, plus d'investissement ! P.5

Le rôle déterminant des infrastructures dans la  
transition écologique P.6

« Diagnostiquer, Orienter, Former » pour  
accélérer la transformation écologique  
P.7

## LES PROJETS DE LA FNTP

Infra Climat P.8

TP Demain P.10

Seve et Référentiel bas carbone P.12

LES ACTUALITES DE LA FNTP P.14

# Moins de normes, plus d'investissement !

## La planification écologique ne doit pas se traduire par toujours plus de normes

D'abord, ce serait inefficace. **Les normes ne suffiront pas pour transformer et décarboner notre pays.** Le risque c'est que les normes se substituent aux investissements.

Ensuite, ce serait dangereux. **Le ras-le-bol normatif pourrait mettre en péril l'adhésion des populations** et des acteurs économiques à la cause environnementale.

Enfin, **ce serait même prendre le risque d'un rejet du projet européen**, la norme s'étant déplacée à l'échelle européenne (taxonomie, devoir de vigilance, CS3D, CSRD, ...).

## Plus insidieusement, le choix de la norme, c'est peut-être le choix implicite de la décroissance

Une norme, c'est par essence vouloir interdire, limiter, réduire.

La notion de « sobriété » est ambiguë et porteuse de risques, elle ne doit pas conduire à moins d'usage, moins de consommation et moins de production.

**Il ne faut pas accrédi-ter l'idée que l'on pourrait se passer d'investissement.**

## Il faut le dire clairement : pas de transformation écologique sans investissement massif dans les infrastructures.

Rapport Pisani-Ferry = 66 Mds par an à l'horizon 2030 ;

Rapport Carbone 4 = 20 à 30 Mds par an sur les seules infrastructures.

L'effort d'investissement en faveur de la transformation écologique est en réalité comparable à celui de la période de reconstruction après la 2<sup>nd</sup>e Guerre mondiale.

# Le rôle déterminant des infrastructures dans la transition écologique

## L'acte de construire (atténuation)

Les TP sont engagés dans la décarbonation de leurs activités (= 3,5 % des émissions CO2 France)

## L'usage des infras (atténuation)

Les TP font partie de la solution globale (car usage des infrastructures = 50 % des émissions CO2 France). Pas de décarbonation de l'usage des infras sans leur transformation. Éviter le « mauvais procès » à la route. Il faut au contraire la transformer pour faire de la « route de demain » une route décarbonée et décarbonante.

## L'adaptation au changement climatique

Les TP sont les principaux acteurs. Il nous faut protéger les territoires, les biens et les personnes. A minima, 4,5 Mds d'euros par an.

L'acte de construire  
les infrastructures :

3,5 % des  
émissions CO2  
en France

L'usage  
des infrastructures :

50 % des  
émissions CO2  
en France

# « Diagnostiquer, Orienter, Former » pour accélérer la transformation écologique

**Diagnostiquer** : Comment sensibiliser aux risques pour lancer des travaux d'adaptation au changement climatique ? Sur quels outils (cf. fiche projet Infra-Climat) ? Quel financement ?

**Orienter** : Comment labelliser ou homologuer un outil permettant d'objectiver la performance environnementale des chantiers (cf. fiche projet SEVE) pour le diffuser auprès des maîtrises d'ouvrage et maîtrises d'œuvre ?

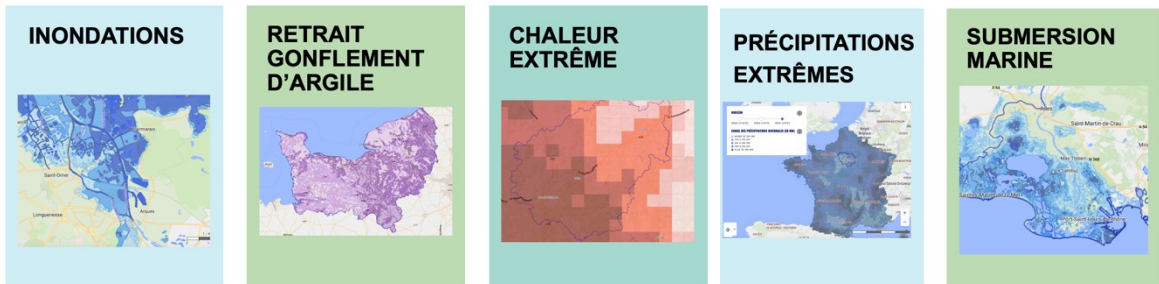
**Former** : Comment former l'ensemble des acteurs de la construction d'infrastructures à la transition écologique, en particulier les élus et agents des collectivités locales (cf. fiche projet - école digitale de la transformation écologique pour toutes les entreprises TP et tous les collaborateurs) ?



# INFRA CLIMAT

## Les infrastructures au cœur des politiques d'adaptation au changement climatique

Qu'est-ce qu'une France à +4°C en 2100, correspondant à la trajectoire de référence pour l'adaptation au changement climatique élaborée par le GIEC ? Nous commençons à en avoir un aperçu pour le moins inquiétant...



## L'inaction aura de très lourdes conséquences

Selon un récent rapport de l'Ademe, le réchauffement climatique dans l'Hexagone pourrait coûter **au moins 260 milliards par an d'ici la fin du siècle, si aucune politique d'adaptation et d'atténuation n'est mise en place.**

**Un coût bien supérieur aux efforts financiers que doit consentir notre pays** pour assurer sa transition écologique, en particulier les collectivités locales qui sont en première ligne.

**Tous les experts s'accordent donc sur un point : il y a urgence à agir ! Et pour ce faire, il convient de sensibiliser massivement citoyens et décideurs publics.**

**Sensibiliser c'est l'objectif premier d'InfraClimat car il n'existe pas aujourd'hui d'outil cartographique simple qui permet aux décideurs publics locaux et aux professionnels des infrastructures de se projeter dans les enjeux d'adaptation à l'échelle de leur territoire.**

Or les questions sont nombreuses :

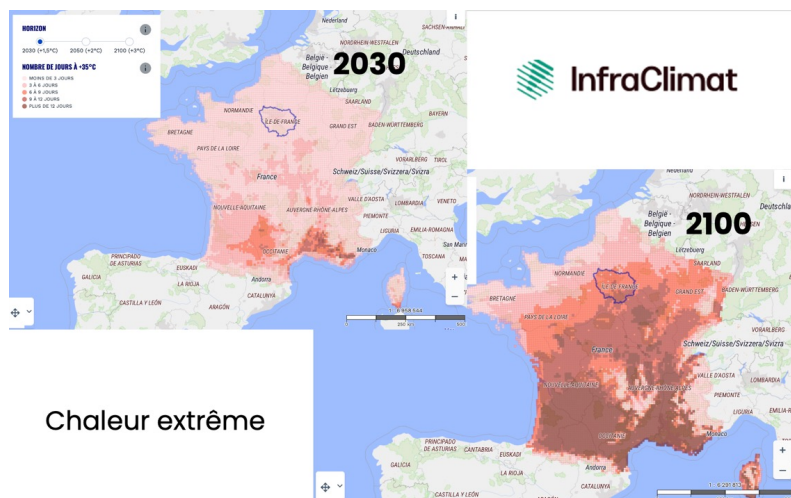
- Comment les aléas climatiques vont-ils impacter notre patrimoine d'infrastructures partout en France ?
- Quelles sont les solutions pour s'y préparer au mieux ?
- Quels types d'infrastructures peuvent protéger les territoires des effets du changement climatique ?

## Ce qu'InfraClimat permet :

- **Visualiser les vulnérabilités potentielles** des infrastructures grâce à une superposition cartographique.
- **Disposer d'une information générale** sur la nature de ces vulnérabilités et accéder à un panel de solutions existantes basées sur des cas d'usage ou des études et travaux menés par des organismes de référence.

## Ce qu'InfraClimat ne permet pas :

- Disposer d'informations précises sur les infrastructures représentées (modalités de construction, topographie du territoire, travaux déjà engagés...)
- Bénéficier d'un diagnostic de vulnérabilité précis à l'échelle d'un territoire.



Chaleur extrême

Pour ce faire, la plateforme s'appuie sur des sources de données nationales en open data liées aux aléas climatiques et aux infrastructures issues d'organismes de référence.

Les infrastructures représentent un patrimoine estimé à **plus de 2 000 milliards d'euros en France**. Présentes sur l'ensemble du territoire, ces infrastructures sont les piliers de nos activités sociales et économiques : accès à la santé, à l'emploi, à l'eau et à l'énergie, au numérique... **Mais elles sont de plus en plus vulnérables face au changement climatique.**

À travers des **chiffres clés**, des exemples de vulnérabilités (dégradations accélérées, risques d'effondrement, ruptures ...) et des solutions basées sur des méthodologies et des cas d'usage, l'objectif est de mettre en action l'ensemble de la construction d'infrastructures.

**Réduire la vulnérabilité des infrastructures existantes et futures**, c'est monitorer plus fréquemment leur état, caractériser la fréquence et l'intensité des aléas climatiques futurs, concevoir et mettre en place des actions de maintenance et de rénovation...

Sans oublier qu'il existe de nombreuses infrastructures qui peuvent contribuer à mieux protéger nos territoires face aux aléas climatiques : système de drainage, murs de soutènement, digues fluviales, barrières végétales, ombrières, îlots de fraîcheur urbaine et réseaux de fraîcheur...



## L'école de la transformation écologique

[www.tpdemain.com](http://www.tpdemain.com) constitue aujourd'hui la plateforme de ressources pédagogiques de référence dans les Travaux Publics avec des milliers de contenus accessibles gratuitement pour accompagner l'ensemble des acteurs de la formation au quotidien.

À partir d'octobre 2024, TP DEMAIN, ce sera également une **école de formation continue à dominante digitale** pour accompagner la transformation écologique des Travaux Publics.

Car... **changer le monde, ça s'apprend** ! La formation constitue, en effet, le principal levier de transformation écologique des métiers et des compétences.

La Fédération Nationale des Travaux Publics a engagé depuis plusieurs années un ambitieux chantier autour de la transition écologique. De nombreux leviers ont été identifiés pour décarboner effectivement les activités de Travaux Publics, afin d'**atteindre la neutralité carbone en 2050**. De nouvelles compétences se développent également au sein des entreprises pour répondre aux enjeux de la biodiversité ou de l'adaptation au changement climatique.

Comment **diffuser efficacement ces nouvelles compétences** et ces nouveaux savoir-faire à l'ensemble des entreprises de travaux publics, du chef d'entreprises aux opérateurs de chantier, en passant par les encadrants ?

Ces formations spécifiques aux métiers des Travaux Publics n'existent pas aujourd'hui. Elles sont à construire de A à Z et **c'est la mission que s'est fixée l'école TP DEMAIN**.

L'école s'appuiera sur son **réseau régional** et sur les **écoles de formation de la profession** pour proposer des formations hybrides (distanciel / présentiel) **au plus près des besoins des entreprises, en particulier des TPE / PME**.

# TP DEMAIN

## L'école de la transformation écologique

[www.tpdemain.com](http://www.tpdemain.com) constitue aujourd'hui la plateforme de ressources pédagogiques de référence dans les Travaux Publics avec des milliers de contenus accessibles gratuitement pour accompagner l'ensemble des acteurs de la formation au quotidien.



Elle proposera également aux entreprises **un accès en continu à une bibliothèque de ressources inédite** sur la transition écologique et les travaux publics sur le modèle NETFLIX.

Enfin, elle dispensera de la **formation de formateurs** et du **conseil personnalisé en formation** aux entreprises qui le souhaitent.

Les formations actuellement dispensées sur la transition écologique sont onéreuses...Grâce à l'investissement de la FNTP, l'objectif de l'école TP DEMAIN est de **proposer ces formations à un coût très accessible pour toutes les entreprises** et de contribuer à leur diffusion dans tout l'écosystème de formation des Travaux publics : centres de formation initiale et continue, éducation nationale, formation en entreprise...

**Cette école est ouverte aux entreprises de Travaux Publics mais pas que...** les besoins de formation en matière de transition écologique dépasse largement les frontières de la FNTP. Ingénierie technique, maîtrise d'ouvrage publique et privé, bureaux d'étude...

**Cette école constituera également un centre de ressources et un lieu de partage pour tous les acteurs de la construction d'infrastructures qui veulent contribuer à changer le monde !**

# SEVE ET RÉFÉRENTIEL BAS CARBONE

Dans le cadre de ses engagements en matière de décarbonation de la filière, la Fédération Nationale des Travaux Publics a conçu un **référentiel d'analyse des principaux matériaux** utilisés dans la construction d'infrastructures. Il s'agit du béton conventionnel, du ciment, de l'acier, des enrobés contenant du bitume, de la chaux, de l'aluminium, des granulats.

Pour comprendre, prenons l'exemple de la chaux :

Tout d'abord **est détaillé le processus de fabrication** depuis l'extraction de la matière première jusqu'aux différents usages dans les TP.

Il est **complété d'une analyse environnementale** qui donne le poids carbone du matériau, explique les leviers éventuels de décarbonation, de la fabrication jusqu'aux variantes environnementales dont l'intérêt est expliqué.

Enfin, parce que dans une économie mondialisée, l'**aspect géostratégique des matériaux est essentiel**, le référentiel dessine les parcours de la matière sur la planète et met en lumière les dépendances stratégiques de la France vis-à-vis de certaines matières premières.

Cet outil numérique va permettre d'**éclairer les opérateurs de la commande publique** sur les différents paramètres à prendre en compte dans le choix responsable d'un matériau par rapport à un autre. Rappelons que les matériaux représentent près de 60 % des émissions de carbone de l'acte de construire dans les TP.



# SEVE ET RÉFÉRENTIEL BAS CARBONE

Et pour aller encore plus loin en matière de décarbonation, le référentiel se complète d'un autre outil, **SEVE-TP**, "**système d'éco comparaison des variantes environnementales**" des travaux publics.

Adossé à **une base de données extrêmement riche et régulièrement actualisée**, ce logiciel permet de calculer le bilan carbone complet de chaque proposition technique formulée en réponse à un appel d'offres. En mettant en valeur les **économies de carbone réalisées** grâce à telle ou telle proposition de solution technique par rapport à une offre réglementaire de base, il permet d'objectiver la performance carbone d'une variante. En **présentant de façon détaillée** les résultats de l'analyse environnementale selon un format prédéfini, il crée un langage carbone commun avec le donneur d'ordre.

Conçu par les syndicats de spécialité de travaux publics, le logiciel Sève TP est **un actif commun précieux de l'ensemble des acteurs de la profession** réunis au sein de la Fédération nationale des travaux publics, et c'est ce qui en fait son atout majeur. Outil pionnier et collaboratif, Seve, d'abord consacré à l'industrie routière, est désormais élargi à toutes les spécialités des travaux publics, soit 17 métiers d'expertise. Une déclinaison pour chaque spécialité est créée.

Du côté des donneurs d'ordre, SEVE permet d'évaluer chaque offre et chaque variante sur des bases objectivées qui tiennent compte de l'économie d'énergie, du CO2 évité ou de l'économie de ressources.



[Se connecter >](#)

## SEVE

Un logiciel d'aide à la décision  
pour réduire les impacts  
environnementaux des  
infrastructures

[En savoir plus](#)



# ACTUALITES DE LA FNTF

## CONJONCTURE

On sort d'une **année 2023 meilleure qu'anticipée** sur le plan de l'activité (+4,2) dans une **bonne dynamique de prises de commande** portée par les **grands projets et les aires urbaines**.

Le début d'année 2024 est marqué par un **climat plutôt optimiste**, notamment sur les **perspectives à court terme d'activité**. Néanmoins, quelques **alertes** doivent être prises sérieusement en compte : les **annulations de crédits annoncées par le Gouvernement**, la **crise immobilière** qui ne cesse de s'aggraver et son effet indirect sur les baisses de recette des départements (DMTO).

## DÉLAIS DE PAIEMENT

LA FNTF a transmis au Gouvernement une **série de propositions** à intégrer dans le futur projet de loi de simplification dont notamment :

- **Assurer la traçabilité** de la facture dès sa première émission en faisant obstacle aux rejets de factures sur le portail Chorus Pro et en organisant l'automatisme du règlement des intérêts moratoires
- **Pallier les dysfonctionnements** organisationnels des entités publiques en appliquant la règle du « silence vaut acceptation »
- **Organiser un mécanisme de contrôle** et de sanction pour les entités publiques identique à celui existant pour les entreprises
- **Simplifier et activer** le régime des avances de la commande publique

Ces propositions permettront de **répondre efficacement à l'aggravation des délais de paiement** que connaissent les entreprises depuis plusieurs mois. En effet, des phénomènes de « délais cachés », qui touchent principalement les collectivités locales, faussent les résultats communiqués par l'observatoire des délais de paiement

## BIOCARBURANTS

Lors d'une grande conférence organisée le 26 octobre dernier au ministère de l'Économie, le Gouvernement a annoncé que les filières de l'agriculture, de la forêt et des Travaux Publics avaient été retenues parmi les filières prioritaires dans l'accès à long terme aux carburants issus de la biomasse. Afin de faciliter son utilisation pour les engins de chantier, le Gouvernement a également annoncé la création d'un nouveau carburant décarboné pour les usages non routiers, le « GNR XTL ».

Si ces annonces ont été saluées par la FNTF, reste la mise en place des groupes de travail pour avancer sur l'évaluation précise de la demande en biocarburants et la structuration de l'offre qui se fait attendre... **la FNTF a déjà relancé le ministre de l'Économie sur le sujet et continuera de se mobiliser fortement pour faire avancer ce dossier majeur pour la profession.**

## FONDS VERT

### CHANTIER DE LA SIMPLIFICATION

Au-delà des mesures relatives aux délais de paiement, **la FNTF a identifié plus de soixante mesures de simplification** réunies dans un livre blanc : vie de l'entreprise, du chantier, dispositions sociales, formation et transition écologique. La FNTF a brossé tous les aspects des activités de Travaux Publics pour en tirer de nombreux leviers de simplification. Ces leviers pourront utilement alimenter les discussions parlementaires lors de l'examen du projet de loi Pacte II visant à simplifier la vie des Français.

Après une première suppression de 430 M€ de crédits de paiement, un surgel de 430 M€ supplémentaires serait envisagé par le Gouvernement. Si cette hypothèse se confirmait, l'ambition initiale du Fonds vert serait totalement compromise. Les collectivités locales sont pourtant les premiers acteurs de la transition écologique. Comme le souligne une récente étude d'I4CE, ces dernières devraient réaliser au moins 12 milliards d'euros d'investissements chaque année, de 2021 à 2030, pour atteindre les objectifs de la SNBC, **soit un doublement de leurs investissements climats actuels, estimés à environ 5,5 milliards d'euros par an**. Si cette nouvelle coupe budgétaire se confirme, **ce seront 1 Md € d'investissement en provenance de l'État en moins pour le financement de la transition écologique entre 2023 et 2024** (les CP totaliseraient 565 M€ contre 1,625 Md€ prévus initialement).

## FINANCEMENT DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

**La transition écologique est la première victime du coup de rabot budgétaire actuellement opéré par le Gouvernement** qui cherche à réaliser 10 milliards d'économie budgétaire, dans un contexte de révision à la baisse des prévisions de croissance du budget 2024. La mission « Écologie, développement et mobilités durables », paye de loin le plus lourd tribut avec 2,2 milliards d'euros de crédits annulés (20% de l'effort) : – 430 M€ pour le fonds vert, – 341 M€ pour les infrastructures et services de transport, – 117 M€ pour le plan très haut débit et dans une moindre mesure, – 408 M€ pour la cohésion des territoires.

Compte-tenu de l'effet levier de 1 à 3 des subventions d'État dans le financement des projets d'infrastructures par les collectivités territoriales, l'impact théorique serait de 2,9 Mds € en moins d'activité dans les Travaux Publics fléchés sur la transition écologique. Il s'agit donc d'un contre-signal très critiquable, au moment où **il convient d'accélérer la transition écologique face au changement climatique**.

## ACTUALITÉS SUR LES TRANSPORTS

Un **nouveau projet de loi de programmation des investissements en matière d'infrastructures** est évoqué par certains acteurs des transports (Président de l'AFITF, DGITM). **La FNTF y serait favorable à trois conditions** : **l'inscription d'une trajectoire budgétaire** conforme - a minima - au scénario de planification écologique défendu par le COI, **une évaluation complémentaire des besoins d'investissement** en matière d'adaptation des infrastructures au changement climatique, **l'adoption d'un cadre financier pluriannuel stable** pour éviter les coups de rabot budgétaire que nous connaissons actuellement.

Un Conseil d'Orientation des Infrastructures renforcé contre une suppression de l'AFITF, une convention nationale sur les mobilités, un grand débat sur l'avenir des concessions ou sur le financement des mobilités... Les initiatives se multiplient car **il y a urgence à remettre la question des mobilités - et surtout celle de son financement - au cœur de l'agenda politique**, cinq ans après l'adoption de la loi d'Orientation des Mobilités.

## IMPACTS DES JEUX OLYMPIQUES

Si on peut saluer le fait que les périmètres et les durées d'interruption de chantier et de circulation ont été circonscrites (15 juin - 15 septembre plutôt que 15 mars – 30 octobre) par rapport aux premières annonces, **il manque cependant des outils indispensables pour permettre aux entreprises de faire face aux arrêts de chantier**, notamment sur le plan juridique et sur la prise en charge de l'activité partielle.



#### **CONTACT PRESSE :**

Contact FNTF : Sophie CAHEN, [cahens@fntp.fr](mailto:cahens@fntp.fr), 07 84 17 75 93

Contact Havas : Anahit AKOPIAN, [anahit.akopian@havas.com](mailto:anahit.akopian@havas.com), 07 87 38 79 80

#### **À PROPOS DE LA FNTF**

La Fédération Nationale des Travaux Publics regroupe, par l'intermédiaire de ses 12 Fédérations Régionales et 17 Syndicats de Spécialités, 8000 entreprises exerçant une activité de Travaux Publics et représente 310 000 salariés. Elle suscite les conditions du développement du marché des Travaux Publics, informe les entreprises sur les conditions d'exercice de leur activité et répond à leurs demandes.

Pour en savoir plus : [www.fntp.fr](http://www.fntp.fr) @FNTF\_info