

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

CAHIER D'ACTEUR

LOGO



QUI SOMMES-NOUS :

Nom de la structure :
Conseil départemental de la Haute-Garonne

Contact :
Nathalie GOURDOUX

Adresse :
1, boulevard de la Marquette

31090 Toulouse Cedex9

Téléphone :
05 34 33 49 98

Courriel :
nathalie.gourdoux@cd31.fr

Site internet :
<https://www.haute-garonne.fr/>

Présentation de la structure (400 caractères) :

Chef de file des solidarités humaines et territoriales, le Conseil départemental est chargé de veiller au développement équilibré des territoires de la Haute-Garonne. Il déploie également des politiques particulièrement volontaristes dans le domaine des mobilités et en faveur de la bifurcation écologique.

TITRE : Contribution du Conseil départemental de la Haute-Garonne

THEMATIQUE :

- Le financement des mobilités du quotidien par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) dans les territoires et le financement des SERM
- Le financement des infrastructures routières
- Le financement des infrastructures et services de transport ferroviaire
- Le financement du verdissement du transport de marchandise

EN BREF : (2000 caractères)

Le Conseil départemental de la Haute Garonne apporte sa contribution au travers du cahier d'acteur.

Le département de la Haute Garonne se place au 4ème rang des départements ayant le réseau routier le plus important à gérer avec 6 200 km de routes dont 1 500 km de réseau structurant et 500 km en zone de montage, plus de 1 800 ouvrages d'art, et plus de 60 000 arbres d'alignement. Le Conseil départemental de la Haute Garonne souhaite alerter sur la nécessité d'intégrer dans le travail de l'atelier n°2 - Financement des infrastructures routières - les dynamiques à l'œuvre générant de nouveaux besoins de financement pour la route : décarbonation, adaptation et résilience, financement des nouvelles mobilités. Le réseau routier joue un rôle essentiel en matière de mobilités : il permet d'assurer 85% des déplacements des personnes et 89% des marchandises dans le pays (source Départements de France). La route est et restera le support de mobilité largement majoritaire pour garantir les déplacements tous modes confondus (vélo, bus, covoiturage), y compris pour assurer l'accès vers le ferroviaire. Pour autant, il n'existe pas de recette affectée aux dépenses de l'entretien du réseau routier. Ainsi les recettes générées par la TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques) sont perçues par l'Etat (près de 39 milliards en 2021) ; en 2021, l'Etat en a conservé 26 alors que 6 milliards ont été transférés aux Régions pour leur action en faveur de l'économie et que 6 autres milliards sont revenus aux Départements, notamment pour financer le RSA. Par ailleurs, un peu plus de 1 milliard a été versé aux organismes de différentes administrations centrales et 0,11 à certaines collectivités dont Île-de-France Mobilités. Cette alerte est d'autant plus d'actualité que les contraintes financières pesant sur les Départements ont conduit automatiquement à réduire les budgets alloués à l'entretien des infrastructures routières.

VOTRE CONTRIBUTION (10000 caractères)

1-Atténuation : la nécessaire décarbonation

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) en France vise à atteindre la neutralité carbone en 2050 avec une étape intermédiaire de réduction de 55% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 (base référentiel 1990).

La construction et la maintenance des infrastructures (routes, terrassements, ouvrages d'art, canalisations, réseaux électriques et de télécommunication,...), représentent 3,5% de l'empreinte carbone de la France (source Etude FNTP/Carbone 4- Données 2018).

Pour s'inscrire dans la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre, plusieurs leviers sont mobilisables :

- Enrobés à température abaissée dit "enrobés tièdes" ou "enrobés à froid" ;
- Recyclage des enrobés issus de la déconstruction ;
- Amélioration de la performance énergétique des installations industrielles et utilisation d'énergies moins carbonées.

La mobilisation de ces leviers implique des investissements dans les installations industrielles, engins de chantiers, expérimentations, ce qui engendre des surcoûts pour les maîtres d'ouvrage.

Le Conseil départemental de la Haute Garonne a engagé une politique d'achat public qui incite les entreprises à développer de nouvelles solutions décarbonées.

Pour cela le CD31 s'appuie sur des partenariats avec les professionnels et l'enseignement supérieur.

A travers la signature du Pacte d'engagement des acteurs des infrastructures de mobilité le 19 décembre 2022, le CD31 s'est engagé avec l'ensemble de la profession routière à poursuivre les efforts entrepris pour réduire l'empreinte environnementale des infrastructures existantes et pour renforcer le recyclage des produits de déconstruction. Le 16 novembre 2023, le Département a voté un partenariat avec l'Institut National des Sciences Appliquées de Toulouse (INSA Toulouse) en vue de décarboner les infrastructures routières de demain.

Dans le cadre des dynamiques engagées avec les partenaires, les marchés d'entretien des routes ont été renouvelés avec des critères environnementaux renforcés, l'utilisation de l'éco comparateur Seve pour inciter les entreprises à faire évoluer l'outil industriel et les matériels en utilisant les solutions bas carbone (usines d'enrobés, camions, engins).

Le nouveau marché pour la réparation des routes avec des enrobés vertueux pour l'entretien du réseau principal a été mobilisé à hauteur de 8 M€ en 2024 sur près de 70 km. Ce marché mobilise des solutions bas carbone, économes en ressources naturelles, en énergie, et qui privilégient l'utilisation de matériaux recyclés et biosourcés.

Le Conseil départemental 31 est passé de l'expérimentation à la généralisation des techniques bas carbone avec des premiers éléments de bilan qui indiquent sur la moitié nord du département pour 2024 des résultats très positifs:

- Plus de 95 % des chantiers d'enrobés à des températures inférieures à 150 °C,
- Plus de 70 % des chantiers d'enrobés fabriqués avec des liants biosourcés,
- des introductions de matériaux recyclés jusqu'à 50% des mélanges.

La démarche de décarbonation de la flotte du Conseil départemental, enjeu corollaire, est engagée avec un objectif d'électrification de 50 % de la flotte de véhicules légers la Direction des Routes à horizon 2030. Près de 2,4 M€ ont déjà été engagés dans cette action.

Ainsi cette nécessaire de décarbonation nécessite des financements supplémentaires ; l'impact financier est évalué en première approche à 10% sur le poste d'entretien des routes.

2- Adaptation et résilience des infrastructures routières

Le changement climatique déjà engagé impacte les routes, ponts, ouvrages d'art, murs de soutènement.

Pour assurer la pérennité de ce patrimoine, éviter les coupures de réseau routier et assurer la sécurité des usagers, des stratégies et programmes d'action pour l'adaptation et la résilience des infrastructures routières doivent être engagés qui mobilisent des moyens adaptés.

Les routes, ouvrages d'art et arbres d'alignement sont vulnérables à plusieurs types d'aléas climatiques : sécheresses, tempêtes, inondations. Pour y faire face des moyens humains et matériels conséquents doivent être déployés.

•Gestion de crise

Les risques accrus d'incendie, de tempêtes, d'orages violents, d'inondation, de coulées de boue accentuent le risque de coupure du réseau routier. Les événements récents et exceptionnels intervenus sur la commune de Pins Justaret illustrent ce phénomène. L'augmentation de la fréquence et de l'intensité des événements extrêmes nécessite de mobiliser des moyens humains et matériels permettant d'intervenir rapidement pour rétablir la circulation sur le réseau routier en toute sécurité.

•Patrimoine arboré

Le patrimoine arboré (plus de 60 000 arbres d'alignement pour le patrimoine routier CD31) est fragilisé par le changement climatique. Les arbres sont exposés à des variations brutales et rapides du climat ce qui les fragilise à la fois sur le volet sanitaire mais également en matière d'exposition aux différentes maladies (ex chancre coloré). Le risque de chute d'arbres

d'alignement est donc plus important. La fragilisation du patrimoine arboré combinée avec des événements extrêmes type tempête plus fréquente conduit à augmenter le risque de coupure du réseau routier.

Les moyens affectés à la surveillance régulière des arbres, diagnostic sanitaire et mécanique, chantiers d'abattage, chantiers d'élagage doivent donc être revus à la hausse pour assurer la sécurité des biens et des personnes.

- Vieillesse accélérée des ouvrages (routes, ouvrages d'art)

Le changement climatique se traduit par une augmentation de l'intensité et de l'occurrence des canicules, tempêtes, épisodes de pluie intenses ce qui induit un risque de vieillissement accéléré des routes et ouvrages d'art. Cela nécessite l'adaptation des méthodes d'auscultation, d'inspection des ouvrages.

- Retrait gonflement des argiles (RGA)

L'intensification des sécheresses conduit à une augmentation des risques naturels comme les mouvements de terrain et les risques liés au Retrait Gonflement des Argiles (dit RGA). Le CD 31 est impacté par le phénomène de RGA sur environ 300 km de son réseau soit 5% et ce phénomène devrait s'amplifier dans les années à venir. Plusieurs techniques sont en cours d'expérimentation au niveau national ; le CD31 expérimente l'injection de lait de chaux en régie. Quelle que soit la solution technique retenue en phase opérationnelle, ces coûts viennent s'ajouter aux coûts d'entretien classique des chaussées pour un phénomène RGA.

- Adaptation de la conception des infrastructures routières

Plusieurs démarches sont déjà engagées comme par exemple l'expérimentation de nouveaux matériaux pour les pistes cyclables, de chaussées réservoirs dans le cadre des nouvelles aires de covoiturage, autant d'expérimentation de techniques nouvelles qui présentent des surcoûts minima dans un premier temps.

Ainsi, la mise en œuvre du programmes d'actions pour l'adaptation et la résilience des infrastructures nécessite des financements supplémentaires difficiles à évaluer à ce stade ; les moyens sont le plus souvent mobilisés au détriment des missions d'entretien classique ou en action curative suite à des ruines d'ouvrages. Le Cerema évalue le coût de l'inaction comme suit : "1 euro non investi aujourd'hui, c'est entre 6 à 8 euros dans 30 ans".

3- Partage de la voirie et Développement de nouvelles mobilités

Avec l'émergence des Services Express Régionaux Métropolitains, la route joue un rôle majeur comme support des SERM dans ses composantes routières :

- o Les lignes de bus ou de cars express, avec des enjeux de partage de la voirie, mise en place de voies réservées ou priorité aux carrefours, etc. nécessitant des aménagements routiers.

- o Réseaux Express Vélos (voir ci-après) et développement de pistes cyclables sécurisées sur les voies existantes.

- o Les lignes de covoiturage pouvant aussi constituer du renfort d'offre (fréquence, origines/destinations) en complément aux cars.

- o Les aires de covoiturage aussi dans un rôle intermodal lorsque c'est pertinent.

- o Les accès et aménagements routiers liés aux pôles d'échanges multimodaux ferroviaires ou routiers.

Ces perspectives montrent bien le rôle majeur que la route continuera à jouer dans les schémas de déplacement futurs et les besoins en aménagements routiers liés, nécessitant des moyens réels en investissement et en entretien.

La mise en œuvre de la stratégie nationale bas carbone passe par le développement des nouvelles mobilités et nouveaux usages.

Ainsi pour amplifier le report modal vers le vélo, la construction de réseaux express vélo (REV) est engagée avec des dépenses supplémentaires. Si l'Etat a mis en place des financements Fonds verts pour le développement des REV, les programmes sont soumis à des appels à projets avec des taux de financement évoluant entre 20 et 67%. Ces dispositifs ne permettent pas d'assurer une prospective et une programmation financière pluri annuelle robuste et nécessitent des financements complémentaires conséquents de la part du CD 31.

Pour les territoires ruraux, le développement du covoiturage est accompagné par la création d'aires avec là aussi des dépenses supplémentaires Si l'Etat a mis en place des financements Fonds verts pour le développement des aires de covoiturage, les programmes sont soumis à des appels à projets avec des taux de financement variables (80% sur la 1ère phase de travaux, pas de visibilité sur la 2ème phase à ce stade). Là aussi, les dispositifs ne permettent pas d'assurer une prospective et une programmation financière pluri-annuelle robuste et nécessitent des financements complémentaires de la part du CD 31.

Table ou illustration 1

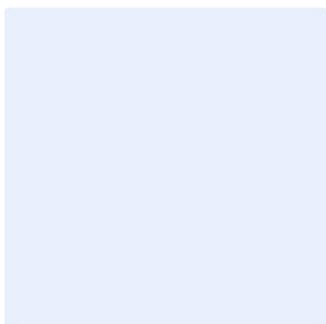


Table ou illustration 2

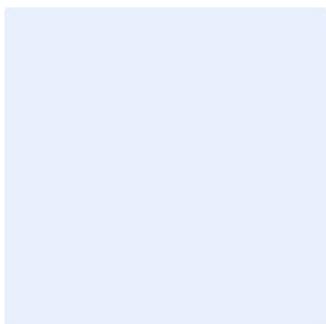
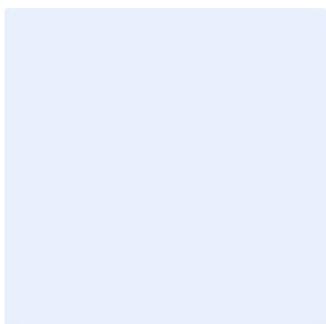


Table ou illustration 3



CONCLUSION (2000 caractères)

Afin de répondre aux nouveaux usages de mobilité durable, le Conseil départemental 31 est engagé dans :

- o Une stratégie départementale des mobilités cyclables renforcée et le soutien au développement du réseau cyclable secondaire, dans l'objectif de faire du vélo un moyen de transport crédible pour tous les déplacements du quotidien. 7 REV sont en cours de réalisation : les travaux ont permis la réalisation de près de 31 km .12 tracés supplémentaires ont été identifiés avec un nouvel objectif : déployer 100 km de Réseaux Express Vélo à l'horizon 2030 pour un investissement total de 100 M€.
- o Le développement des aires de covoiturage sur le territoire, avec un objectif de 3 000 places aménagées d'ici 2028 et de nouveaux principes d'aménagement visant l'exemplarité environnementale. Ce projet a déjà permis de créer 1 350 places de stationnement réparties sur 54 aires, représentant un investissement de près de 5 M€. La mise en service de 1 650 places supplémentaires est prévue à l'horizon 2028.

Conclusion - Synthèse

Au-delà des missions classiques d'entretien des infrastructures routières et des ouvrages d'art, de nouveaux besoins ont émergé ces dernières années : nécessaire décarbonation, adaptation et résilience face au changement climatique, et financement des investissements nécessaires aux nouvelles mobilités et nouveaux usages.

Ces besoins nécessitent la mobilisation de moyens adaptés à la fois en investissement mais également en fonctionnement qu'il nous semble impératif d'intégrer dans la réflexion.