



Conjoncture

EMPLOI DANS LES TRAVAUX PUBLICS : retour des besoins de recrutement

p. 3

La crise de 2008 a conduit à de profonds bouleversements du marché du travail dans le secteur des Travaux Publics. L'intérim a joué le rôle de variable d'ajustement lors de la récession et lors des premiers retournements de tendance s'adaptant donc de façon décalée à l'emploi permanent. En 2018, alors que la reprise se confirme, les besoins de recrutements sont de retour et des pénuries de main d'œuvre commencent déjà à émerger. Cet article propose un premier état des lieux de la structure du marché du travail dans les Travaux Publics.



Maîtres d'ouvrage

« PACTE DE CONFIANCE » ENTRE L'ÉTAT ET 322 COLLECTIVITÉS : quel impact pour les TP ?

p.10

L'Etat invite 322 collectivités à contractualiser sur une trajectoire de désendettement et sur une maîtrise de leurs dépenses de fonctionnement. Seul ce dernier objectif sera contraignant avec une progression annuelle moyenne qui ne devra pas dépasser 1,2% inflation comprise afin de générer 13 Md€ d'économies sur le quinquennat.



Territoires & Infrastructures

RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES : choisir un scénario ambitieux pour la politique d'infrastructures

p.13

Le 1er février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), présidé par Philippe Duron, a publié son rapport « Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir ». Il propose une stratégie d'investissement dans les infrastructures de mobilité afin de répondre aux évolutions de la société, de sa mobilité et des enjeux environnementaux et socio-économiques liés. Cette stratégie se traduit par trois scénarios de trajectoire financière pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

FISCALITE DU CARBURANT : une solution pour une politique d'infrastructures ambitieuse ?

p.20

La fiscalité sur les carburants va connaître des hausses annuelles importantes au cours des 5 prochaines années. A l'heure où se dessine le choix d'une politique pour les infrastructures de transport, la question de l'affectation d'une fraction de ces futures hausses se pose. Il est légitime que la fiscalité sur la mobilité contribue d'une part au financement d'infrastructures qui se détériorent par manque d'investissement et d'autre part qu'elle soit fléchée vers les projets qui amélioreront les conditions de déplacements des Français.

RAPPORT SPINETTA : ce qu'il dit de l'état du réseau ferré

p.24

Avec un quart des voies qui dépassent leur durée de vie normale, l'état du réseau ferré français inquiète grandement. C'est le constat qui ressort du rapport « Spinetta » remis au gouvernement le 15 février dernier. Il insiste sur la nécessité de réinvestir massivement dans les infrastructures ferroviaires pour d'une part simplement retrouver un fonctionnement normal du réseau, et d'autre part pour se saisir de l'enjeu de sa modernisation.

INONDATIONS : limiter le risque grâce à des infrastructures adaptées

p.27

Les crues de janvier 2018 rappellent qu'une commune sur deux, un habitant sur quatre et un emploi sur trois sont exposés aux inondations en France. Alors qu'une dynamique d'amélioration des politiques publiques de prévention est engagée depuis plusieurs années, de nombreux défis restent à relever pour une meilleure gestion du risque selon l'OCDE. Des infrastructures adaptées sont essentielles afin de réduire la vulnérabilité des territoires.

INFOS CHANTIERS – 1er TRIMESTRE 2017

p.32

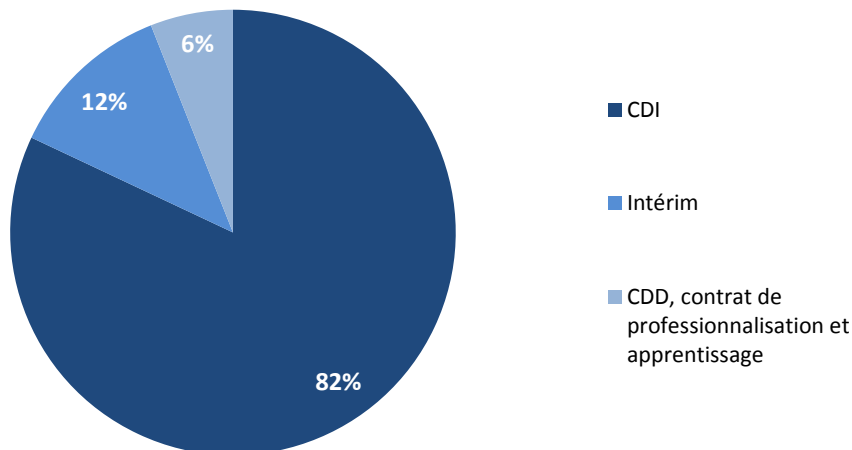
EMPLOI DANS LES TRAVAUX PUBLICS : Retour des besoins de recrutement

La crise de 2008 a conduit à de profonds bouleversements du marché du travail dans le secteur des Travaux Publics. L'intérim a joué le rôle de variable d'ajustement lors de la récession et lors des premiers retournements de tendance s'adaptant donc de façon décalée à l'emploi permanent. En 2018, alors que la reprise se confirme, les besoins de recrutements sont de retour et des pénuries de main d'œuvre commencent déjà à émerger. Cet article propose un premier état des lieux de la structure du marché du travail dans les Travaux Publics.

Panorama du marché de l'emploi en 2016 L'emploi total dans les Travaux Publics

En 2016, le secteur des Travaux Publics compte près de 285 000 collaborateurs dont plus de 80% sont en contrat à durée indéterminée.

Graphique 1 : Répartition de l'emploi dans les Travaux Publics selon le type de contrat

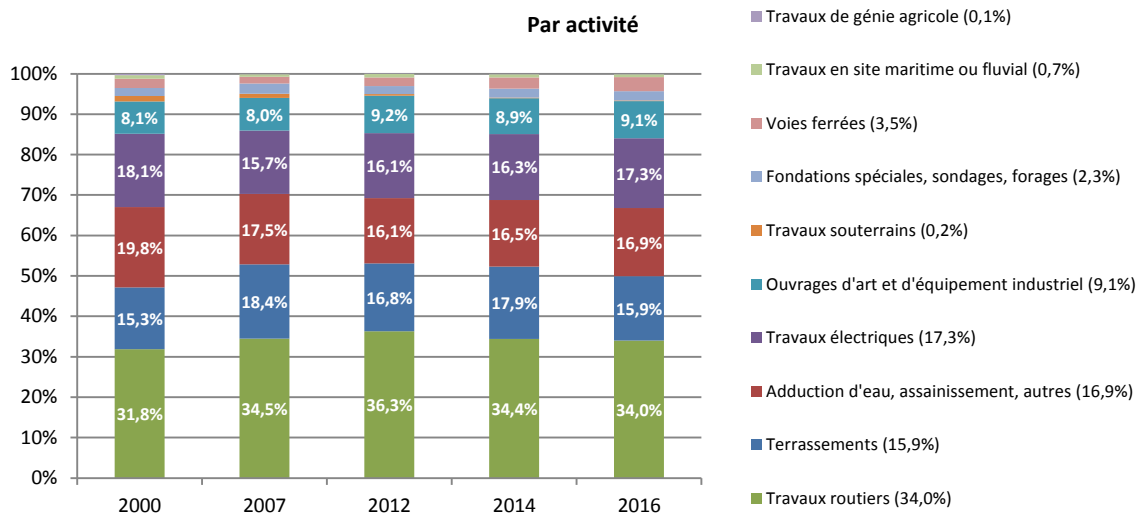


Source : Enquête annuelle FNTP, enquête mensuelle FNTP et CNETP

Le profil des effectifs permanents dans les Travaux Publics

En 2016, d'après [l'enquête annuelle de la FNTP](#) publiée en novembre 2017, le secteur des Travaux Publics compte 235 300 salariés permanents dont 61,2% d'ouvriers, 24,9% d'ETAM et 13,9% de cadres.

Graphique 2 : Répartition des effectifs TP par activité principale de l'entreprise



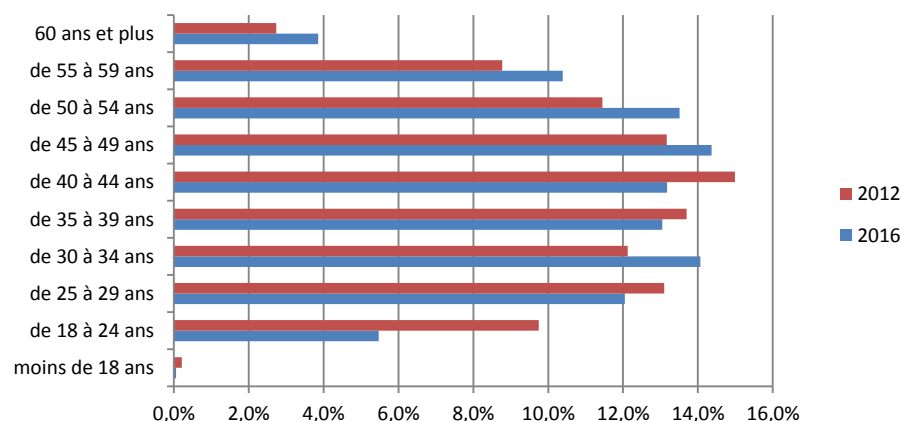
Source : Enquête annuelle FNTP

Sur ces 235 300 salariés, environ la moitié travaillent dans les travaux routiers (34%) et les travaux de terrassement (15,9%), suivi des travaux électriques (17,3%) et des travaux d'adduction d'eau, assainissement (16,9%).

Le secteur des Travaux Publics est très majoritairement masculin (89,6% des salariés) mais une lente féminisation du secteur se dessine. La part des femmes dans le secteur est passée de 9,8% en 2012 à 10,4% en 2016.

Concernant la répartition des effectifs par tranche d'âge, la pyramide des âges s'est en partie déséquilibrée avec la crise. En 2016, les moins de 30 ans ne représentent plus que 17,6% des salariés des Travaux Publics contre 21,1% en 2012. A l'inverse, la part des seniors est passée de 12,4% en 2012 à 14,2%. Les départs à la retraite ces prochaines années vont donc intensifier les besoins de recrutement du secteur.

Graphique 3 : Répartition des effectifs TP par tranche d'âge

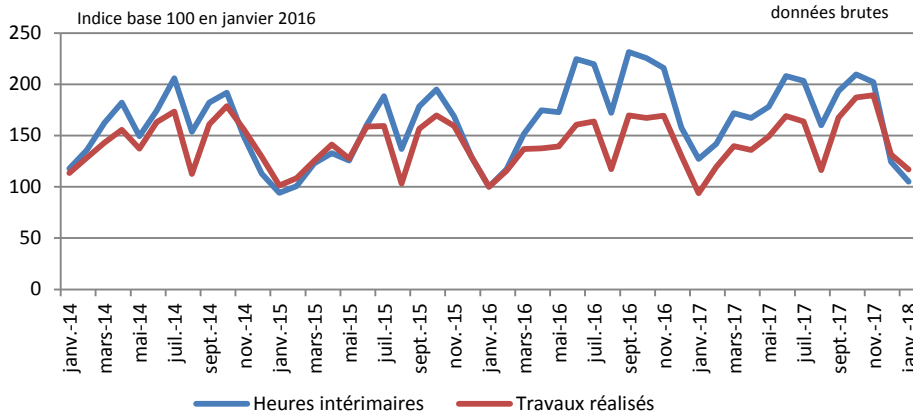


Source : CNETP

L'intérim, une variable d'ajustement indispensable

L'intérim joue un rôle fondamental de variable d'ajustement dans les Travaux Publics y compris en bas de cycle. En 2016, le secteur des Travaux Publics compte 34 600 intérimaires en équivalent temps plein. L'activité des Travaux Publics est marquée par une forte saisonnalité et la nécessité de réaliser en urgence certains chantiers. Le recours à l'intérim est donc indispensable : même au plus fort de la crise en 2014 et 2015, au minimum 11% des heures travaillées correspondaient à des heures intérimaires.

Graphique 4 : Heures intérimaires et travaux réalisés



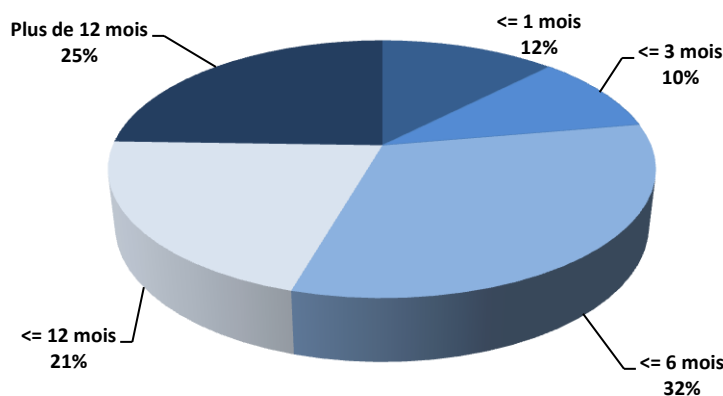
A cet intérim structurel s’ajoute un intérim plus conjoncturel. En phase de récession, les entreprises réduisent en premier lieu le volume d’heures intérimaires afin de préserver l’emploi permanent. A l’inverse, en phase de redressement de l’activité, le premier levier utilisé par les entreprises est l’intérim dans l’attente de plus de visibilité et d’une confirmation de reprise durable. En raison de ce lien étroit avec la conjoncture, les heures intérimaires peuvent certaines années aller jusqu’à 15% du total d’heures travaillées. Toutes les entreprises quelle que soit leur taille font appel de façon plus ou moins intensive au travail temporaire. La part des heures intérimaires dans les entreprises de moins de 50 salariés est généralement inférieure à la moyenne nationale. En revanche, l’utilisation de l’intérim pour les structures de plus de 50 salariés est relativement plus homogène. Il est en effet tout aussi intensif dans les PME que dans les entreprises de plus de 1 000 salariés.

Les contrats à durée déterminée et autres contrats

En 2016, le secteur des Travaux Publics compte 7 200 contrats à durée déterminée, selon les données CNETP. Entre 2013 et 2016, le nombre de CDD recule de 7% en lien avec la crise, passant de 7 700 à 7 200. La part des CDD dans l’emploi total est, quant à elle, restée stable au cours du temps autour de 3%. Le recours aux CDD dans les Travaux Publics est donc bien inférieur à la moyenne nationale car d’après [l’enquête Emploi 2016 de l’INSEE](#), 10,5% des actifs occupés en France sont en contrat à durée déterminée.

Plus de la moitié des CDD sont inférieurs à 6 mois et les trois quarts inférieurs à un an.

Graphique 5 : Durée moyenne des CDD dans les Travaux Publics



Source : CNETP

Au-delà des CDD, le secteur des Travaux Publics compte également 2 200 contrats de professionnalisation en 2016 (d’après [l’Observatoire des métiers du BTP](#)) et 8 000 apprentis (selon les [données du CCCA](#) et de la FNTF).

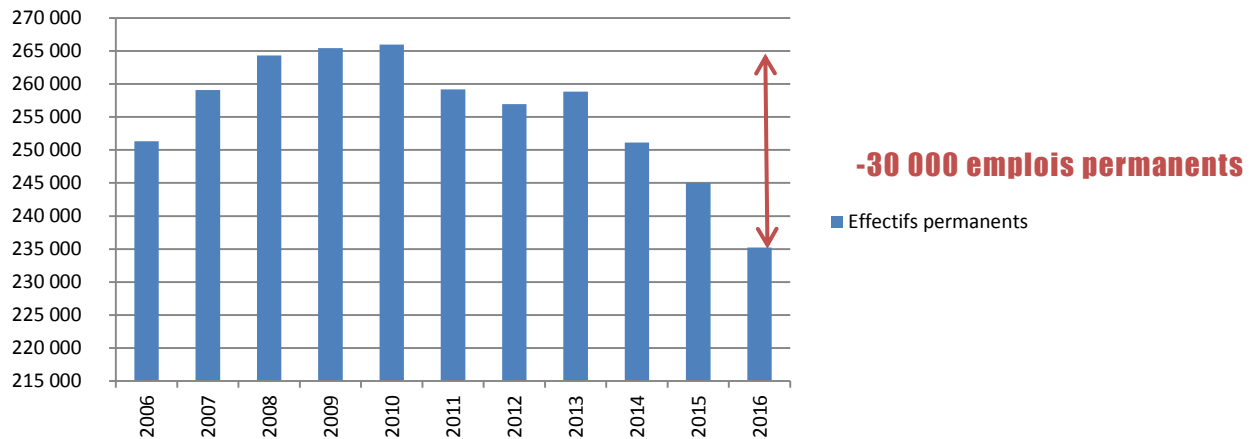
Au total, près de 17 400 salariés sont sous CDD, contrats de professionnalisation ou en apprentissage dans les Travaux Publics.

Bilan post-crise du marché du travail dans les Travaux Publics

Un ajustement tardif des effectifs permanents

Depuis la crise, plus de 30 000 emplois permanents ont été détruits. En 2016, 235 300 salariés permanents travaillent dans les Travaux Publics contre plus de 265 400 collaborateurs en 2009. Ce recul des effectifs, particulièrement important chez les ouvriers, a touché tous les métiers et toutes les régions sans exception. Si l'emploi a plutôt résisté à la baisse d'activité de 2009 à 2013, les pertes ont ensuite été marquées entre 2013 et 2016 avec 23 600 postes supprimés.

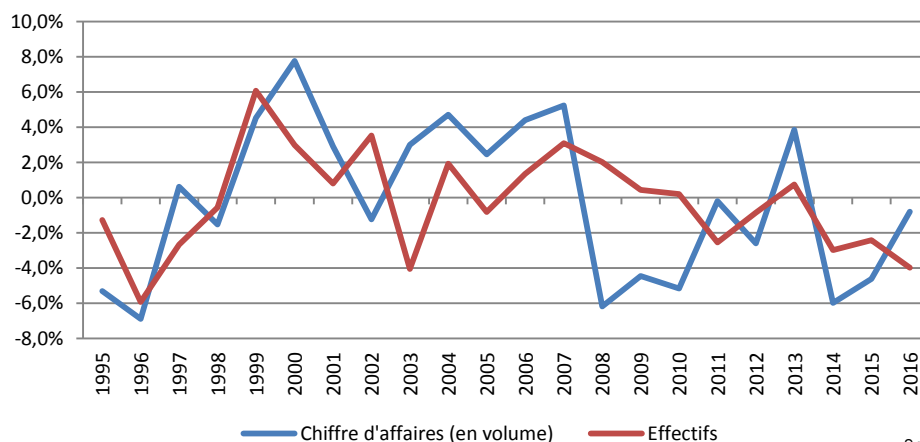
Graphique 6 : Evolution des effectifs permanents



Source : Enquête annuelle FNTP

Ce décalage entre l'évolution de l'emploi et de l'activité a plusieurs origines. En phase de récession, les entreprises n'ont pas réajusté l'appareil de production proportionnellement à la baisse d'activité. Les entreprises, qui avaient formé et inséré du personnel dans les années d'avant crise, avaient la volonté de conserver le personnel qualifié tablant sur un retour rapide de la croissance. Ceci explique aussi la hausse de l'emploi permanent en 2008-2009 alors que le secteur entrait en crise. Elles ont alors utilisé d'autres variables pour ajuster l'outil de production : réduction de l'intérim, des heures supplémentaires, possibilité d'activité partielle,...

Graphique 7 : L'inertie à la hausse et à la baisse des effectifs permanents



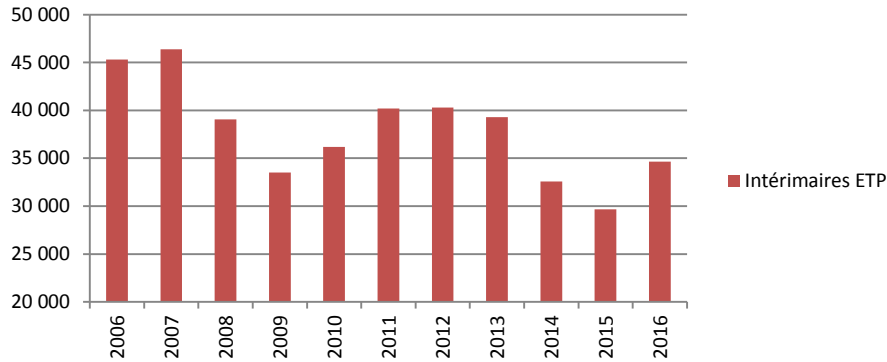
Source : Enquête annuelle FNTP

De même, en phase de reprise, l'emploi permanent n'augmente pas de façon linéaire ni proportionnellement à la hausse d'activité. Les entreprises privilégient d'abord le recours à l'intérim et les gains de productivité. Ce n'est que lorsqu'elles ont retrouvé suffisamment de visibilité sur leur activité future qu'elles peuvent de nouveau augmenter leurs effectifs permanents.

Un intérim à la peine dès les premières années

Face à cette inertie de l'emploi permanent, l'intérim joue le rôle de variable d'ajustement. Contrairement aux effectifs permanents, l'ajustement des effectifs intérimaires s'opère immédiatement en cas de variation du chiffre d'affaires. Entre 2007 (point haut du recours à l'intérim) et 2015 (point bas historique), près de 17 000 postes intérimaires en équivalent temps plein (ETP) ont été supprimés.

Graphique 8 : Un ajustement direct de l'intérim au niveau de production



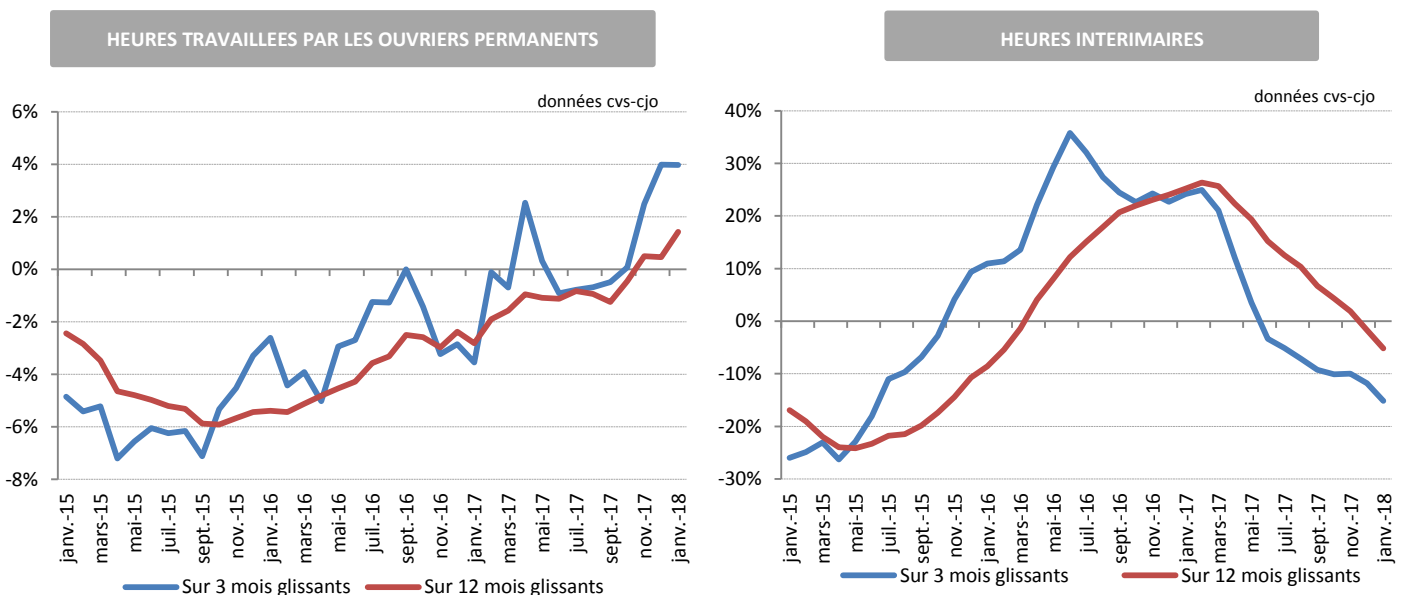
Source : Enquête mensuelle FNTF

En revanche, dès les premiers frémissements de reprise en 2016, l'intérim est reparti à la hausse (+5 000 ETP en 2016 soit 34 600 intérimaires ETP) alors que l'emploi permanent continuait de baisser – le manque de visibilité étant alors encore trop prégnant et la reprise trop fragile.

Réajustement de l'appareil productif et pénurie de main d'œuvre post-crise

Le redressement du secteur se confirmant progressivement au fil des mois de l'année 2017, un réajustement de l'appareil productif s'est ensuite redessiné en faveur des postes permanents. Après une hausse des heures intérimaires de +24% en 2016, leur niveau s'est réduit progressivement sur l'année 2017, d'après les [résultats de l'enquête mensuelle FNTF](#). A fin janvier 2018, si le recours à l'intérim reste élevé, le volume d'heures intérimaires enregistré sur un an diminue légèrement (-5,1%) par rapport à la même période l'année précédente.

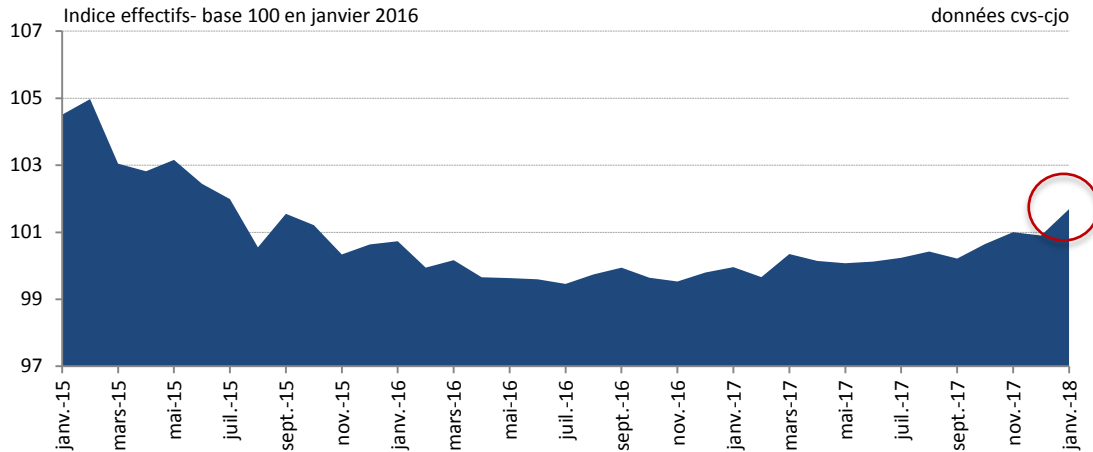
Graphique 9: Réajustement progressif de l'appareil de production vers les ouvriers permanents



Source : Enquête mensuelle FNTF

L'intérim laisse le pas progressivement aux postes permanents. A fin janvier, le surcroît d'activité est majoritairement porté par la hausse des heures travaillées par les ouvriers permanents. La reprise étant plus durable et la visibilité à court et moyen terme un peu meilleure, les effectifs ouvriers permanents repartent désormais à la hausse. Depuis un an, environ 1 000 postes supplémentaires d'ouvriers ont été créés.

Graphique 10 : Des créations de postes ouvriers permanents



Source : Enquête mensuelle FNTF

Cette tendance devrait s'accroître au cours des prochains mois compte tenu des besoins de recrutement accrus. Selon les résultats de la [dernière enquête trimestrielle](#), 39% des chefs d'entreprises interrogés en janvier 2018 font face à un manque de personnel limitant leur niveau de production contre seulement 8% en janvier 2017.

Conclusion : L'attractivité du secteur devient un enjeu majeur

Au regard de l'intensité et de la durée de la crise de 2008, le secteur des Travaux Publics n'a eu d'autre choix que d'ajuster l'appareil de production et l'emploi total. En 2018, même si l'activité reste largement en-dessous du niveau d'avant-crise, le redressement du secteur conduit à des besoins de main d'œuvre accrus. Au niveau national, la principale contrainte de production n'est plus la faiblesse de la demande mais le manque de personnel. Si des disparités régionales persistent, cette pénurie de main d'œuvre n'épargne aucune spécialité.

Cette situation n'est pas spécifique aux Travaux Publics et concerne de multiples secteurs d'activité en France (Industrie, Bâtiment, Services). Selon [l'INSEE](#), la moitié des entreprises de l'industrie, des services et du bâtiment rencontrent des barrières qui les empêchent d'embaucher davantage de salariés en CDI ou en CDD de longue durée. Ce sont notamment les PME qui paraissent être les plus contraintes. Au regard de cette concurrence intersectorielle, les questions d'attractivité du secteur, de l'apprentissage et de la formation redeviennent des enjeux majeurs pour la profession.

Madleen FALH
falhm@fntp.fr
Tel : 01-44-13-32-02

« PACTE DE CONFIANCE » ENTRE L'ÉTAT ET 322 COLLECTIVITÉS : quel impact pour les TP ?

L'Etat invite 322 collectivités à contractualiser sur une trajectoire de désendettement et sur une maîtrise de leurs dépenses de fonctionnement. Seul ce dernier objectif sera contraignant avec une progression annuelle moyenne qui ne devra pas dépasser 1,2% inflation comprise afin de générer 13 Md€ d'économies sur le quinquennat.

Un objectif contraignant de maîtrise des dépenses de fonctionnement

Les régions, les départements ainsi que les EPCI et communes dont les dépenses de fonctionnement sont supérieures à 60 M€ sont concernés par cette contractualisation. Moins de 1% de l'ensemble des collectivités françaises sont concernées mais elles pèsent environ les trois quarts de la dépense publique locale.

Une expérimentation sur 45 collectivités a permis de recueillir des observations d'élus qui ont été discutées le 1^{er} février avec Bercy et le Ministère de l'intérieur. Les résultats ont été présentés à la 1^{ère} réunion du comité de suivi du dispositif de contractualisation à la mi-février. La [circulaire interministérielle](#) a été finalisée puis envoyée aux préfets mi-mars donnant le point de départ aux négociations avec les collectivités concernées. Les préfets de région se chargeront de la négociation et de la signature des contrats avec les régions, alors que les préfets de département s'occuperont des départements, communes et intercommunalités.

Les contrats devront être signés avant le 30 juin 2018 pour les exercices 2018, 2019 et 2020. Plusieurs objectifs sont prévus par l'article 29 de la [loi de programmation 2018-2022](#) mais un seul sera contraignant pour les collectivités : la limitation de l'évolution des dépenses de fonctionnement du budget principal à 1,2% par an. Les plafonds de dépenses seront fixés dans le contrat pour 2018, 2019 et 2020 et ne seront pas recalculés quel que soit le résultat atteint chaque année. La collectivité peut, si elle le souhaite, intégrer dans sa démarche d'économies des budgets annexes.

Objectif 1	Objectif 2	Objectif 3
Réduire le besoin de financement	Plafonner la capacité de désendettement <i>(Bloc communal 12 ans ; Départements 10 ans ; Régions 9 ans)</i>	Limitier la hausse des dépenses de fonctionnement à 1,2% par an
<i>Non contraignant</i>	<i>Non contraignant</i>	<i>Contraignant</i>

Si toutes les collectivités n'ont pas à contractualiser, elles devront en revanche toutes présenter, lors du débat d'orientation budgétaire, des objectifs en matière d'évolution des dépenses de fonctionnement et d'évolution du besoin de financement.

Un objectif modulable en fonction des spécificités des collectivités

L'objectif d'évolution des dépenses de fonctionnement sera modulé en fonction de critères prenant en compte la situation spécifique de chaque collectivité : croissance démographique, revenu par habitant et réalisation d'efforts sur les dépenses de fonctionnement.

Selon les cas de figure, l'objectif d'évolution des dépenses de fonctionnement sera compris dans une fourchette de 0,75% et 1,65% en valeur. D'après le gouvernement, 187 collectivités sur les 322 amenées à contractualiser auront comme objectif un taux supérieur à 1,2%.

Collectivité peu dynamique

Si l'évolution de population de la collectivité entre 2013 et 2018 est < d'au moins 0,75 point à l'évolution nationale

-0,15 point

Collectivité plus riche

Si le revenu moyen par habitant dans la collectivité est > de + de 15% à celui de l'ensemble des collectivités

-0,15 point

Efforts pas encore réalisés

Si l'évolution des dépenses de fonctionnement entre 2014 et 2016 est > 1,5 point de plus que dans les collectivités de la même catégorie

-0,15 point

Collectivité dynamique

⇒ Si l'évolution de population de la collectivité entre 2013 et 2018 est > d'au moins 0,75 point à l'évolution nationale

ou

⇒ Moyenne annuelle de logements autorisés entre 2014 et 2016 > 2,5% du nombre total de logements

+0,15 point

Collectivité moins riche

⇒ Si le revenu moyen par habitant dans la collectivité est < de + de 20% à celui de l'ensemble des collectivités

ou

⇒ Part des habitants vivant dans les quartiers prioritaires > 25% (communes et EPCI)

+0,15 point

Efforts déjà réalisés

Si l'évolution des dépenses de fonctionnement entre 2014 et 2016 est < 1,5 point de plus que dans les collectivités de la même catégorie

+0,15 point

Un système incitatif de bonus/malus

En cas de respect ou non des objectifs du contrat, la loi prévoit un système de bonus / malus censé encourager les collectivités à contractualiser puis à respecter leurs engagements.

Collectivités signataires – Respect des objectifs

- Le représentant de l'État peut accorder aux communes et aux EPCI signataires d'un contrat une **majoration du taux de subvention pour les opérations bénéficiant de la DSIL**
- **Bonus à l'investissement ?**

Collectivités signataires – Non respect des objectifs

- **Reprise financière en année N+1 de 75% de l'écart constaté**
- Plafond de 2% des recettes réelles de fonctionnement
- Prélèvement effectué sur les douzièmes de fiscalité ou pour les régions sur la quote-part de TVA transférée depuis le 1er janvier 2018 – DGF non impactée.

Collectivités non signataires

- **Reprise financière en année N+1 de 100% de l'écart constaté**
- Plafond de 2% des recettes réelles de fonctionnement
- Prélèvement effectué sur les douzièmes de fiscalité ou pour les régions sur la quote-part de TVA transférée depuis le 1er janvier 2018 – DGF non impactée.

Quel impact pour le secteur des Travaux Publics ?

Les impacts pour le secteur restent difficilement mesurables. Cela pourrait avoir des répercussions sur les dépenses d'entretien des réseaux comptabilisées dans les dépenses de fonctionnement. De plus, si la méthode est moins brutale qu'une baisse des dotations, elle pourrait pénaliser le retour de la confiance dans les collectivités qui s'estiment mises sous contrainte. Or, alors même que les marges de manœuvre financières réapparaissent, cette confiance est essentielle pour dynamiser l'investissement local.

Ceci est d'autant plus important que les collectivités entrent dans la phase du cycle électoral la plus favorable pour l'investissement : elles devront donc utiliser au mieux l'aspect incitatif de la contractualisation qui se traduit par un bonus de DSIL encourageant la réalisation des projets du bloc communal.

Sylvain SIMEON
simeons@fntp.fr
Tel : 01-44-13-32-26

RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES : choisir un scénario ambitieux pour la politique d'infrastructures

Le 1^{er} février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), présidé par Philippe Duron, a publié son rapport « [Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir](#) ». Il propose une stratégie d'investissement dans les infrastructures de mobilité afin de répondre aux évolutions de la société, de sa mobilité et des enjeux environnementaux et socio-économiques liés. Cette stratégie se traduit par trois scénarios de trajectoire financière pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Un COI, pour quoi faire ?

Avec 5 500 km de voies ferrées ralenties pour cause de réseau dégradé en 2017, 30% du réseau routier national en mauvais état de surface et plus d'un quart des ponts qui nécessitent un entretien urgent... la qualité des infrastructures en France ne cesse de se dégrader. Cette dégradation entraîne une baisse de la qualité de service et complique les conditions de déplacement des Français au quotidien (embouteillages, retards, stress, menaces sur la sécurité des personnes et des biens...).

En outre, les moyens alloués à la politique d'infrastructures sont largement insuffisants. En 2017, les engagements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour les cinq prochaines années, dépassaient son budget de 10 Md€ selon le Ministère des Transports.

C'est pourquoi, dès le début de l'année 2017, la FNTP a appelé de ses vœux la création d'un Conseil d'orientation des infrastructures (COI), afin de réfléchir aux modalités de mise en œuvre d'une véritable politique d'infrastructure de long terme pour le pays, qui plus est, financée. La création de ce Conseil faisait partie des engagements d'Emmanuel Macron, alors candidat à l'élection présidentielle, lors du Forum des Travaux Publics de février 2017.

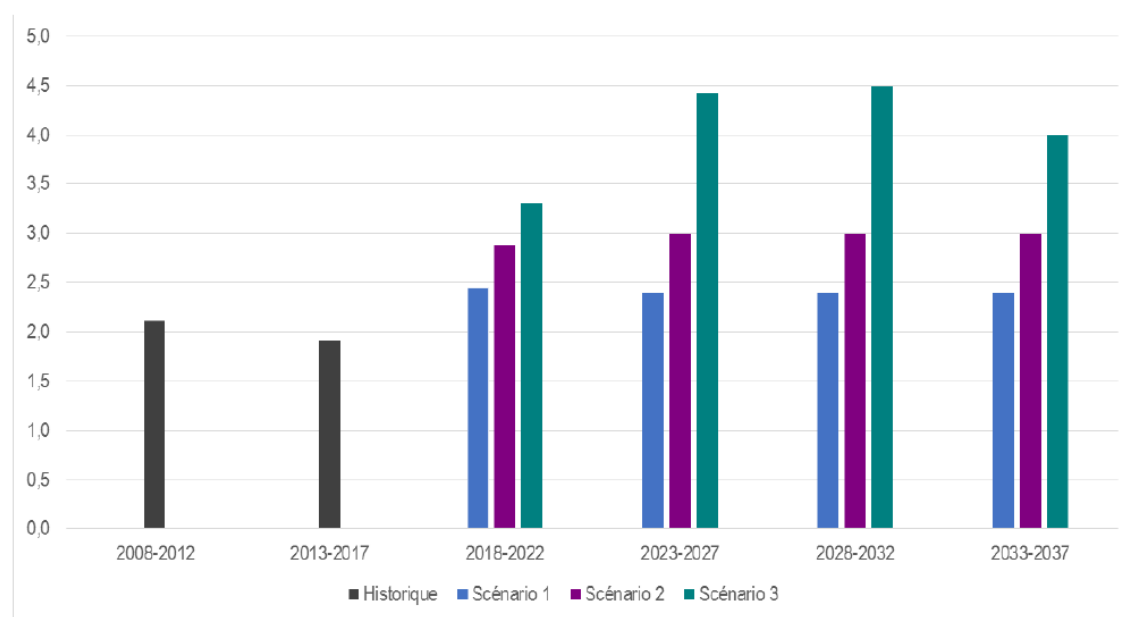
Ce rapport du COI doit servir de socle de réflexion au Gouvernement pour préparer le volet « programmation et financement des infrastructures » de la loi d'orientation des mobilités. Quatre priorités y sont identifiées pour les dix prochaines années : améliorer la qualité de service des réseaux et en assurer la pérennité, développer la performance des transports en ville et y lutter contre la congestion routière et la pollution, réduire les inégalités territoriales et se doter d'infrastructures et de services de fret performants au service de l'économie française.

Seul le scénario haut permet de réaliser les objectifs à atteindre

Pour guider les choix du Gouvernement, trois scénarios de dépenses pour l'AFITF sont proposés dans le rapport du COI pour les 20 prochaines années :

- Un scénario 1 (bas) à 48 Md€, soit 2,4 Md€ / an
- Un scénario 2 (médian) à 60 Md€, soit 3 Md€ / an
- Un scénario 3 (haut) à 80 Md€, soit entre 3,5 et 4,4 Md€ / an

Graphique 1 : Evolution des dotations de l'AFITF selon trois scénarios (moyenne par période de 5 ans, en Md€)



Source : Rapport « [Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir](#) ». Conseil d'orientation des infrastructures. 1^{er} février 2018.

Selon le scénario, des enveloppes financières différentes pourront être attribuées à chaque « programme ».

Tableau 1 : Répartition des crédits AFITF par grandes enveloppes des dépenses en 20 ans (en Md€ 2017)

Crédits AFITF (Md€ 2017)	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Restes à payer – Engagements antérieurs à 2018	9,7	9,7	9,7
Route – Entretien et modernisation	11,0	13,0	13,7
Route – Plan desserte	2,0	2,5	2,5
Route – Projets	5,4	5,9	6,8
Ferroviaire – Priorités (nœuds, TET, bruit, sécurité et accessibilité)	7,5	9,1	11,9
Ferroviaire - CPER	1,6	2,6	3,1
Ferroviaire – Projets interurbains	3,5	7,6	19,7
Voies navigables	3,5	3,7	3,7
Transports collectifs / Mobilités actives et innovantes	2,9	4,0	6,9
Ports	0,7	0,8	1,0
Autres (Fret, PEI Corse, aires, littoral)	0,4	0,6	0,9
TOTAL	48,2	59,4	80,0

Source : Rapport « [Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir](#) ». Conseil d'orientation des infrastructures. 1^{er} février 2018.

Le scénario 1 est un scénario « catastrophe » tourné vers les engagements passés. Il ne satisfait pas les besoins actuels et ne fournit aucune vision de la politique d'infrastructures à moyen ou long terme.

Ce scénario mobilise environ 48 Md€ en 20 ans pour l'AFITF, soit **2,4 Md€ / an** (sauf pour 2019 et 2020 à 2,5 Md€). Il correspond à une reconduction des crédits affectés en 2018 à l'AFITF, à budget constant. Bien qu'il se situe à un niveau environ 25 % environ au-dessus de la dépense de la période 2012-2016, il reste encore très insuffisant au regard des besoins.

Avec un tel scénario, les « restes à payer » de l'AFITF (ou engagements passés) représenteraient la moitié de son budget, lui permettant seulement d'assurer à minima les dépenses « contraintes ». Il serait ainsi impossible pour l'AFITF de mobiliser les dépenses nécessaires à la régénération du patrimoine, aux enjeux de décongestion des nœuds ferroviaires et conduit selon les rapporteurs, « à poursuivre, au moins pour cinq à dix ans, la pause décidée pour les grands projets », repoussant à « 2050 l'ambition de les voir achevés ».

Un certain nombre de budgets de programmes seraient même revus à la baisse par rapport à 2017 :
 - 25% aux transports en commun (- 15 M€), - 20% pour le CPER d'Île-de-France (- 35 M€), - 45% aux CPER ferroviaires (- 90 M€) et - 20% aux CPER Routes (- 50 M€).

Le scénario 2 est centré sur l'entretien et la modernisation de l'existant mais reste insuffisant au regard des enjeux à venir de la mobilité.

Ce scénario mobilise près de 60 Md€ en 20 ans pour l'AFITF, soit **3 Md€ / an**. Il constitue donc un effort financier qui nécessiterait de trouver 600 M€ supplémentaires par an par rapport au scénario 1, dès 2019.

Ce scénario privilégie la mise en œuvre des priorités d'entretien et de modernisation du patrimoine et d'amélioration des mobilités du quotidien. Il permet notamment d'augmenter sensiblement les efforts en matière de transport en commun (+75 % par rapport à 2017, passant de 80 M€ à 140 M€ / an), de réaliser 90% du programme des mobilités actives (vélo, marche à pied...), soit 88 M€ / an et de doubler le plan de desserte routier (accès aux villes moyennes et aux territoires ruraux) en passant de 100 M€ à 200 M€ / an. Les premières phases de grands projets ferroviaires tels que la modernisation des nœuds ferroviaires (Bordeaux, Paris Saint-Lazare, Toulouse) et les CPER Routes sont confortés et font figure de priorités.

Pour autant, ce scénario connaît des limites importantes : il ne permettrait pas de financer les programmes les plus tournés vers l'avenir comme les « nouvelles mobilités et transition énergétique » (seulement 25 % du programme), les « nouvelles technologies et la route » qui sont noyées dans le programme d'entretien de la route, ou encore la modernisation des voies navigables qui s'étale sur 10 ans. Enfin, le budget consacré aux CPER ferroviaires baisse de 25% par rapport à 2017, passant de 200 M€ à 150 M€ / an. Les projets de TGV (GPSO, LNPN, LNMP, LN PACA) et certains projets routiers représentent les variables d'ajustement de ce scénario.

Le scénario 3 est le seul réellement ambitieux en matière de politique d'infrastructures. Il permet de concrétiser les objectifs de la mobilité de demain en réalisant à la fois les travaux nécessaires à la modernisation de l'existant mais aussi en lançant certains nouveaux projets structurants pour l'avenir des territoires.

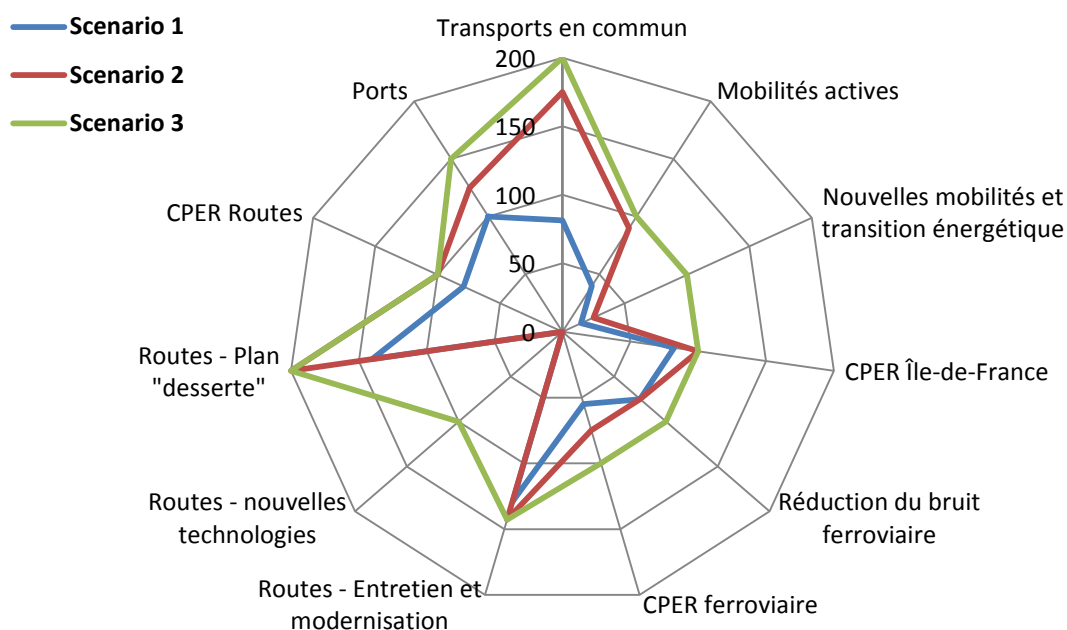
Ce scénario correspond à une accélération des priorités du scénario 2 et à une politique d'aménagement du territoire plus ambitieuse. Il prévoit un budget de 80 Md€ en vingt ans pour l'AFITF, soit **3,5 Md€ / an** à court terme (d'ici 2022), puis **4,4 Md€ / an** durant les dix années suivantes et **4 Md€ / an** ensuite. Cela suppose de doubler pendant au moins dix ans, la dépense par rapport à la période 2012-2016.

Ce scénario permet de lancer les projets d'infrastructures plus rapidement, comme une modernisation des voies navigables sur 5 ans contre 10 ans pour les autres scénarios ou encore une montée en puissance rapide des programmes de régénération avec un investissement de 200 M€ / an dans les CPER ferroviaires par exemple, contre 110 M€ et 150 M€ dans les scénarios 1 et 2 respectivement

(conditionnant de fait le sort des lignes les moins circulées du réseau). Ce scénario, tourné vers l'avenir, cible 100% des ambitions de nombreux programmes tels que les mobilités actives, les nouvelles mobilités, la réduction du bruit ferroviaire et les routes et nouvelles technologies. Il soutient également la poursuite des programmes routiers du CPER au rythme de 2017 (240 M€ / an) et l'accélération du plan routier de dessertes. Les grandes opérations, notamment les projets de LGV et les nœuds ferroviaires, sont majoritairement prises en compte.

Cependant ce scénario relègue les dernières phases des grands projets LNMP, LNPN et LN PACA après 2028 et reste flou en ce qui concerne le projet de GPSO, pour lequel le tronçon Bordeaux-Dax est repoussé « après 2037 ».

Graphique 2 : Exécution des programmes selon les scénarios, en % par rapport à 2017 (ou scénario 3 en base 100 pour les nouveaux programmes)



Lecture du graphique : Le scénario 1 permettrait d'atteindre 55% du niveau nécessaire pour réaliser le programme CPER ferroviaire dans sa globalité, 75% pour le scénario 2 et 100% pour le scénario 3.

Nouveaux programmes : Mobilités actives, Nouvelles mobilités et transition énergétique, Routes - nouvelles technologies.

Source FNTF d'après Rapport « [Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir](#) ». Conseil d'orientation des infrastructures. 1^{er} février 2018.

Quatre programmes n'ont pu être intégrés au graphique :

Programmes	2017	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Accessibilité PMR	15 M€/an	50 M€/an	55 M€/an	60 M€/an
Sécurité ferroviaire	25 M€/an	50 M€/an	65 M€/an	65 M€/an
Voies navigables - régénération	70 M€/an	180 M€/an en 2030	180 M€/an en 2026	180 M€/an en 2026
Voies navigables - modernisation	Nouveau programme	330 M€/an sur 10 ans	330 M€/an sur 10 ans	330 M€/an sur 5 ans

Source : Rapport « [Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir](#) ». Conseil d'orientation des infrastructures. 1^{er} février 2018.

Mobiliser de nouvelles ressources pour financer une politique d'infrastructure de long terme et adaptée aux besoins

La réalisation des scénarios 2 et 3 nécessite de trouver des ressources supplémentaires pour les 20 prochaines années. 600 M€ / an supplémentaires sont nécessaires dans le cas du scénario 2 et de 1,1 à 2 Md€ / an (selon la période) dans le cas du scénario 3, par rapport au niveau des crédits 2018 de l'AFITF.

D'une manière générale, le rapport du COI propose d'appliquer le principe d'affectation des ressources à toute hausse ou création de taxe, car l'affectation de recettes permet d'augmenter l'acceptabilité sociale d'une taxe. En effet, l'usager peut facilement identifier l'usage qui est fait de sa contribution financière, par exemple lorsque cette dernière se dirige vers l'entretien et la modernisation de l'infrastructure dont il se sert.

Plusieurs pistes sont évoquées dans le rapport afin de dégager des ressources supplémentaires pour satisfaire ces besoins financiers nouveaux :

1. Affecter une part de TICPE

Il est proposé d'affecter au budget de l'AFITF une part de l'augmentation de la fiscalité sur les carburants (ou TICPE), résultant d'une taxation « carbone » des produits pétroliers croissante ainsi que sur le rééquilibrage progressif de la fiscalité entre le gazole et l'essence. L'affectation de seulement 1,5 cts€ de TICPE supplémentaire permettrait, par exemple, de financer complètement le scénario 2 (environ 600 M€).

Le rapport s'interroge également sur l'opportunité de réformer la niche fiscale du carburant professionnel. Certains usagers professionnels bénéficient d'un taux réduit de TICPE (taxis, transports de personnes, poids lourds). L'effacement de tout ou d'une partie de ce taux réduit, permettrait de retrouver des marges de manœuvre financières : en 2017, cette niche fiscale représentait pour les seuls poids lourds 900 M€ et 1,2 Md€ pour l'ensemble des transports.

Enfin, les recettes actuelles tirées de la TICPE et redistribuées au profit des Régions (environ 5 Md€) et des Départements (environ 6 Md€) pourraient être spécifiquement affectées « à des usages liés aux transports ».

2. Renforcer le paiement par l'usager

L'usager ne paye qu'environ les deux tiers du coût des transports publics, le reste étant à la charge des contribuables. Le renforcement du paiement par l'usager pour rééquilibrer ce ratio est jugé nécessaire, tout en conservant des systèmes de péréquation et tarifs sociaux.

L'instauration d'une redevance temporelle, sous la forme d'un forfait acquitté annuellement pour les résidents ou de façon temporaire pour les étrangers (type « Eurovignette »), pourrait être mise en œuvre pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers utilisant le réseau structurant national.

Autre mesure, le financement de travaux d'élargissement ou d'améliorations significatives du niveau de service de routes existantes pourrait se réaliser par le biais de l'installation de péages sans arrêts ou « free flow ».

Enfin, une taxe sur la livraison à domicile est une piste à étudier. L'essor du commerce en ligne s'accompagne d'une multiplication de flux de livraison sur le réseau. Cette taxe permettrait d'encourager la massification et la canalisation de ces flux vers des points relais et ainsi limiter leurs externalités négatives (congestion, pollution, usure des infrastructures...).

3. Augmenter les marges de manœuvre des collectivités locales

Sur le modèle de la Société du Grand Paris avec le réseau de transport du Grand Paris Express, il pourrait être permis aux collectivités locales de percevoir des recettes affectées au financement d'un projet d'intérêt local sur des éléments liés par exemple à l'activité économique ou à la possession foncière.

Une autre proposition consiste à donner à une collectivité territoriale la possibilité de concéder une de ses infrastructures routières dans le cadre d'un projet de développement ou de modernisation lourde. Par ailleurs l'ouverture à la concession des voies express au même titre que les autoroutes serait à explorer.

Le rapport aborde cependant peu le recours à des montages financiers publics-privés. Il se limite à une vision coûts-risques considérant que ces types de contrats n'ont de sens que s'ils correspondent à une prise de risque que le public ne saurait prendre et s'ils permettent de préserver l'investissement public en s'adossant sur des recettes des usagers.

4. Instaurer une tarification géographique

Le péage urbain peut constituer une ressource additionnelle pour une Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM). Les péages inversés, qui permettent de rétribuer temporairement les changements de comportement des usagers d'une infrastructure, représentent une piste complémentaire.

5. S'assurer de la mobilisation des crédits européens

Les projets d'infrastructures de mobilité de dimension européenne sont de nature à bénéficier de crédits européens dans leur financement. Il est essentiel de mobiliser au maximum les financements européens pour ces projets. La France étant un pays européen « de passage », il serait logique qu'elle puisse également bénéficier de crédits européens pour l'entretien et la modernisation de son réseau structurant.

Le COI a évalué les recettes potentielles de certaines de ses propositions en matière de financement évoquées ci-dessus. Une part de TICPE pourrait à elle seule couvrir les besoins d'investissements en infrastructures du scénario 2 (voire le scénario 3), mais un mix de plusieurs de ces pistes est également envisageable.

Tableau 2 : Recettes potentielles des divers instruments de financement

Outil	Nature de la base	Valeur de la base	Taux unitaire	Recette brute
TICPE VL et VUL	hl de gazole et hl de supercarburant E5 et E10	400 M hl	1 c€/l	400 M€ par centime affecté
TICPE PL	hl de gazole	90 M hl	1 c€/l	90 M€ par centime affecté
Redevance kilométrique PL sur RRN	4300 km du réseau routier national (péage de transit abandonné en 2015)		13 c€/km	300 M€ net
Redevance temporelle de circulation PL	Parc de poids-lourds immatriculés (544 000) diminué de 15 % et estimation de la circulation pour les PL étrangers Modulation tarif classe Euro à étudier Exonération GNV et électrique prise en compte		500 € /an 50 €/ mois 25 €/ semaine	320 M€
Redevance temporelle de circulation VUL	Parc de VUL immatriculés (6,1 M) diminué de 20 % Exonération pour compte propre des artisans/particuliers non prise en compte Exonération GNV et électrique prise en compte	4,8 M véhicules	50 €	240 M€

Source : Rapport « *Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir* ». Conseil d'orientation des infrastructures. 1^{er} février 2018.

Traduire ces perspectives dans une Loi de programmation ambitieuse

Le scénario 3 est le seul qui répond aux enjeux d'une politique d'infrastructures ambitieuse. Les multiples pistes de financement ainsi que leurs recettes associées, démontrent que ce scénario est totalement atteignable. Le scénario 2 doit être à minima réalisé sous peine d'ancrer la France sur une trajectoire de dégradation continue de ses infrastructures et des conditions de déplacement quotidiennes des citoyens. Toutefois, des arbitrages budgétaires pourraient amener à faire des choix, d'autant plus que certains grands projets tels que le Grand Paris Express, le CDG Express, le canal Seine Nord Europe, ou encore la liaison ferroviaire Lyon-Turin, ne sont pas étudiés dans ce rapport.

Le projet de loi de programmation des mobilités, qui devrait être présenté en Conseil des ministres en mai 2018 puis discutée devant le Parlement en septembre, doit apporter de la visibilité sur la politique d'infrastructures, sur les priorités retenues ainsi que sur les recettes futures.

- Cette loi doit fixer les grands choix stratégiques en matière d'infrastructures de politique modale et d'aménagement du territoire.
- Il est essentiel que la loi fixe au moins pour les 5 prochaines années un montant du budget de l'AFITF clair et correspondant aux investissements sélectionnés.

L'affectation d'1 centime de TICPE sur les carburants permet de mobiliser 400 M€. La Loi de finances pour 2018 entérine la trajectoire de fiscalité énergétique pour les cinq prochaines années : la fiscalité sur l'essence va augmenter de 12,7 centimes d'euros et celle sur le gazole de 25,2 centimes, à horizon 2022. Cette décision répond à une double logique de fiscalité écologique (taxation carbone) et de rattrapage de la fiscalité du diesel sur l'essence pour des raisons de santé publique.

Ces hausses généreront 10,4 milliards d'euros de rentrées fiscales supplémentaires en 2022 par rapport à 2017.

En comparaison, l'effort supplémentaire d'investissement en matières d'infrastructures proposé par le scénario 3 s'élève à 1,1 Md€ en 2022 par rapport à la situation actuelle.

Ainsi ce scénario ambitieux serait atteignable en affectant seulement 10% des futures rentrées fiscales liées à l'augmentation de la fiscalité sur la mobilité routière.

(Pour en savoir plus, voir « [Fiscalité du carburant : une solution pour une politique d'infrastructures ambitieuse ?](#) »)

- Enfin, il est crucial que le COI soit un organe pérenne dans le temps, capable de suivre l'avancement de la programmation des projets d'infrastructures et faire des bilans d'étapes.

C'est à ces trois conditions que le rapport pourra se traduire concrètement et éviter de reproduire des expériences du passé (rapport Mobilité 21, CIADT), où les recommandations sont restées lettres mortes et n'ont pas permis d'engager la France sur la voie d'une politique moderne d'infrastructures.

Cette remise à plat de la politique d'infrastructure constitue une réelle opportunité pour construire une vision de long terme pour la mobilité et améliorer les conditions de déplacement de millions de Français.

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
 01.44.13.32.22

FISCALITE DU CARBURANT : une solution pour une politique d'infrastructures ambitieuse ?

La fiscalité sur les carburants va connaître des hausses annuelles importantes au cours des 5 prochaines années. A l'heure où se dessine le choix d'une politique pour les infrastructures de transport, la question de l'affectation d'une fraction de ces futures hausses se pose. Il est légitime que la fiscalité sur la mobilité contribue d'une part au financement d'infrastructures qui se détériorent par manque d'investissement et d'autre part qu'elle soit fléchée vers les projets qui amélioreront les conditions de déplacements des Français.

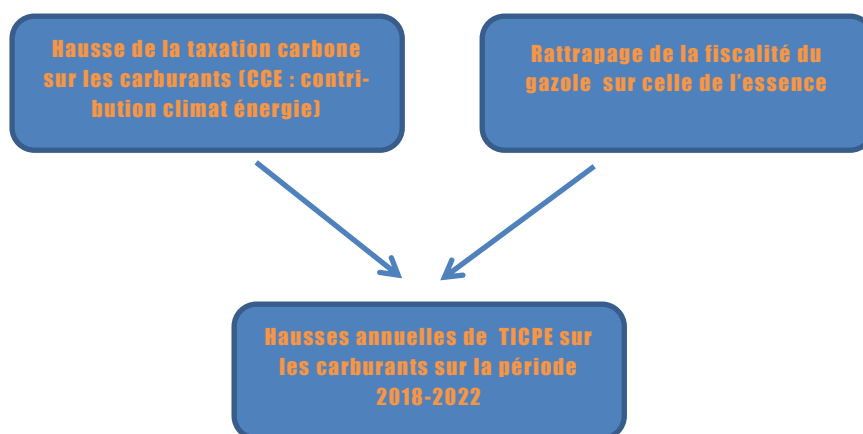
Hausse de la fiscalité sur les carburants : un double enjeu

La TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) est la principale taxe perçue en France sur les carburants. La politique française en matière de fiscalité sur les carburants répond à un double objectif de rendement budgétaire et de lutte contre le changement climatique. L'évolution de cette fiscalité va se traduire au cours des prochaines années par :

- une taxation croissante du contenu en dioxyde de carbone (CO₂) des produits pétroliers, avec l'introduction d'une composante carbone (ou « contribution climat-énergie » : CCE) intégrée à la TICPE depuis la Loi de finances pour 2014. Le 12 juillet 2017, le Ministre de l'Économie a annoncé une hausse de la CCE à hauteur de 86 €/tCO₂ en 2022 : cette augmentation, plus forte que la trajectoire de prix initialement prévue par la loi de transition énergétique, est cohérente avec l'objectif du Plan Climat d'aller « au-delà de 100 euros la tonne en 2030 ».

- un rattrapage de la fiscalité du gazole sur celle de l'essence, initié en 2015, qui vise à mettre fin à l'avantage fiscal du gazole qui constitue une source majeure de pollution de l'air. Cette convergence d'ici 2021, interviendra grâce à une augmentation annuelle de la part fixe de la TICPE de 2,6 centimes d'euro par litre de gazole.

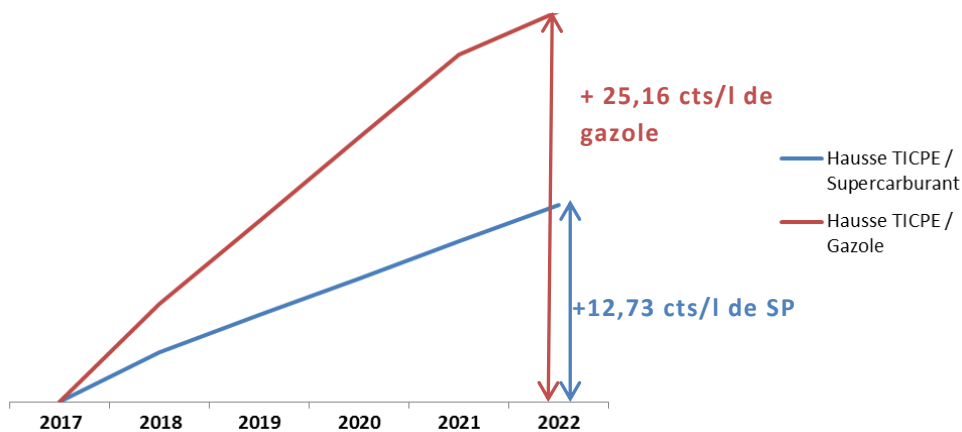
Schéma 1 : Les raisons de la hausse de la fiscalité sur les carburants (TICPE)



La trajectoire fixée pour 5 ans générera des recettes fiscales importantes

La Loi de finances pour 2018 et la loi de programmation pluriannuelle 2018-2022 entérinent une trajectoire de fiscalité sur les carburants routiers pour les 5 prochaines années.

Graphique 1 : Evolution de la TICPE (CCE+ convergence essence/diesel) appliquée aux carburants sur la période 2017-2022

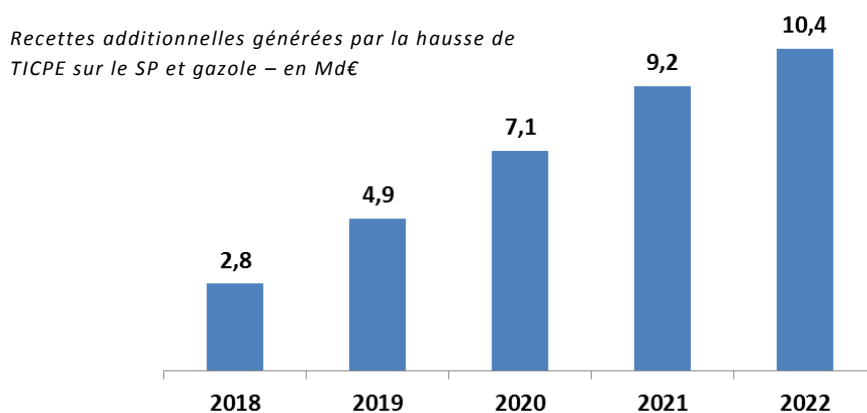


Source : d'après [article 16 de la Loi de finances pour 2018](#)

La TICPE représente une manne financière : en 2016, les recettes fiscales de la TICPE sur les carburants se sont élevées à 27 milliards d'euros environ (hors TVA sur TICPE). La TICPE est ainsi la quatrième recette fiscale de l'Etat derrière la TVA, les impôts sur le revenu et sur les sociétés.

La trajectoire de hausse de TICPE (graphique 1) va générer une augmentation considérable des rentrées fiscales. Entre 2017 et 2022, la TICPE sur le gazole devrait croître de 25,16 centimes d'euros par litre et celle de l'essence de 12,73 centimes. Le graphique 2 ci-dessous récapitule les recettes supplémentaires attendues pour les carburants routiers (TICPE y compris TVA).

Graphique 2 : Estimation des recettes fiscales liées à la hausse de TICPE jusqu'en 2022 (Comparaison annuelle par rapport à l'année de référence 2017 – en Md€)



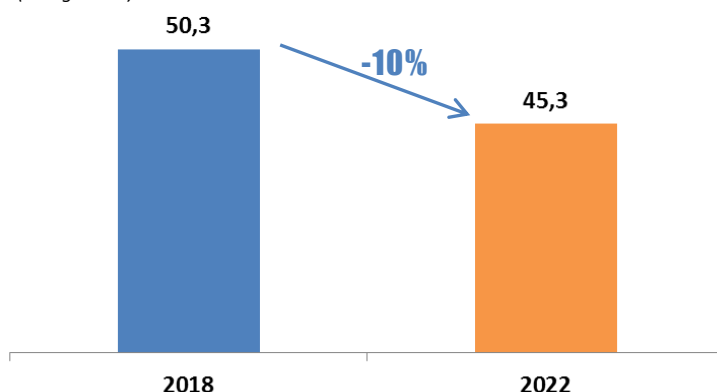
Source : d'après [Evaluation préalable annexée au projet de loi de finances pour 2018](#)

Ainsi en 2022, les recettes de TICPE sur les seuls carburants seront de 10,4 Md€ plus élevées qu'en 2017. En cumul sur la période 2018-2022, cette hausse de fiscalité génèrera un total de 34,4 Md€ de recettes supplémentaires.

A partir de ces données (recettes estimées, hausse de la fiscalité par litre), une estimation des consommations de carburants sur la période peut être réalisée. Il s'agit ainsi de mettre en évidence les hypothèses d'élasticité-prix retenues dans les documents budgétaires. En effet, le but de cette hausse de fiscalité étant également d'inciter à consommer moins de carburants via un signal-prix, l'assiette de la taxe doit en théorie diminuer au fil des années.

Graphique 3 : Estimation de l'évolution de la consommation de carburants sur la période 2018-2022

Consommation estimée (SP+gazole) en millions de m³



Source : calculs FNTF d'après hypothèses PLF de recettes fiscales

Il ressort de cette estimation une baisse de 10% des consommations de carburant (-14% pour le gazole) en 5 ans. Compte-tenu de la faible élasticité prix des carburants constatée ces dernières années, de la demande croissante de mobilité et en dépit de progrès techniques croissants (mais avec un effet parc important), cette hypothèse de réduction de l'assiette peut paraître surestimée. Par voie de conséquence, les recettes fiscales présentées dans le graphique n°2 seraient alors sous-estimées.

La mobilité paie la mobilité : affecter une partie de la hausse de TICPE permettrait de mener une politique d'infrastructures ambitieuse

Les récentes conclusions du Conseil d'orientation des infrastructures (voir DE159 : rapport COI) proposent 3 scénarii budgétaires pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Sur le quinquennat 2018-2022, deux des scénarios appellent des ressources pérennes supplémentaires :

- Le scénario 2 qui demanderait 600 M€ de ressources annuelles supplémentaires (pour un budget AFITF à 3 Md€/an) ;
- Le scénario 3 qui demanderait 1,1 Md€ de ressources annuelles supplémentaires (pour un budget AFITF à 3,5 Md€/an) ;

Tableau 1 : Besoin de financement supplémentaire de l'AFITF selon les scénarios du COI (Besoin annuel et cumul sur la période 2018-2022 en Md €)

Investissements supplémentaires par an / 2017 (en Md€)	2018	2019	2020	2021	2022
Scénario 2 (budget AFITF : 3 Md€)	0,2	0,6	0,6	0,6	0,6
Scénario 3 (budget AFITF : 3,5 Md€)	0,2	1,1	1,1	1,1	1,1

Source : FNTF d'après [rapport du COI](#)

Le besoin cumulé de ressources supplémentaires pour l'AFITF s'établit donc en rythme annuel entre 0,6 et 1,1 Md€ sur la période 2019-2022 selon l'option qui sera retenue par le gouvernement. Dans l'hypothèse du choix d'un scénario haut, il faudrait en 2022 affecter moins de 10% des recettes fiscales supplémentaires générées par les carburants (et donc par la mobilité routière) pour financer le besoin additionnel de financement de la politique d'infrastructures.

Selon le principe « la mobilité paie la mobilité », il serait légitime de flécher une partie des rentrées fiscales additionnelles vers les infrastructures identifiées dans le scénario 3 du COI. L'affectation pérenne de de 2 à 3 centimes de TICPE (en plus des 2 centimes existants) à l'AFITF lors de la prochaine hausse de 2019 permettrait en effet d'apporter une solution de financement des infrastructures jusqu'en 2022. Cette affectation est d'autant plus légitime que :

- Le scénario 3 du COI est le seul capable d'améliorer les transports du quotidien, d'assurer l'entretien et la modernisation de l'existant et de porter une politique d'infrastructures ambitieuse (transition écologique et numérique).
- L'estimation des recettes générées est établie sur une hypothèse de réduction forte des consommations de carburants sûrement surestimée. En effet, s'il est probable que les hausses de fiscalité entraineront un rééquilibrage essence-diesel, elles risquent de n'avoir qu'un impact marginal sur la consommation globale de carburant. Quant aux améliorations techniques des véhicules ou à la croissance de l'électromobilité, elles ne suffisent pas à expliquer une telle réduction à horizon 2022 compte-tenu de l'effet parc. Par conséquent, les recettes fiscales réelles liées aux carburants pourraient être en définitive plus élevées que celles retenues dans la loi de programmation pluriannuelle.
- Enfin, la trajectoire de la TICPE va entrainer une hausse massive des prélèvements sur l'usager/automobiliste : son consentement à payer ne pourra intervenir que si l'Etat sort d'une simple logique de rendement au profit du budget général et affecte une part des recettes à l'amélioration des conditions de transport (entretien/modernisation des réseaux, développement des modes de transports, etc...) et à une vision stratégique de la politique d'infrastructures et de la transition énergétique.

Jean Philippe Dupeyron

dupeyronjp@fntp.fr

01.44.13.32.23

RAPPORT SPINETTA : Ce qu'il dit de l'état du réseau ferré

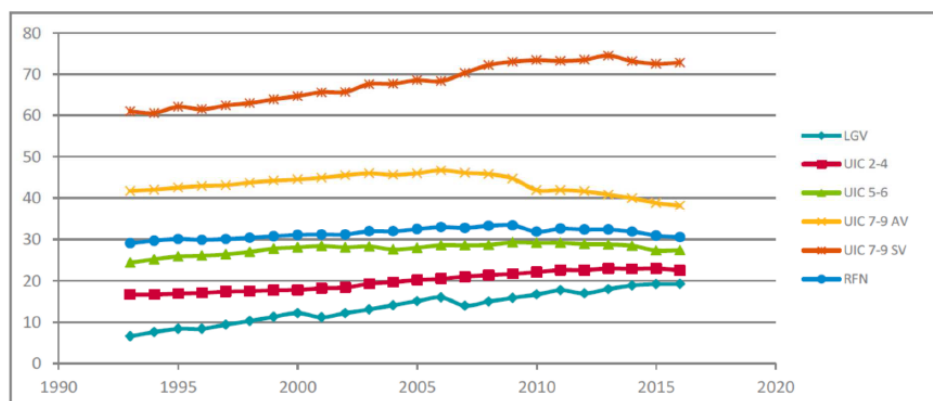
Avec un quart des voies qui dépassent leur durée de vie normale, l'état du réseau ferré français inquiète grandement. C'est le constat qui ressort du rapport « Spinetta » remis au gouvernement le 15 février dernier. Il insiste sur la nécessité de réinvestir massivement dans les infrastructures ferroviaires pour d'une part simplement retrouver un fonctionnement normal du réseau, et d'autre part pour se saisir de l'enjeu de sa modernisation.

Un réseau ferroviaire dans un état catastrophique

Depuis la fin des années 70, le réseau ferroviaire français a fait l'objet d'un sous-investissement massif dans sa maintenance (entretien et renouvellement). Malgré l'effort d'investissement consenti à partir du milieu des années 2000, le retard pris est si grand que les investissements de régénération permettent tout juste de stopper la dégradation du réseau.

Avec un âge moyen des voies et aiguillages de 30 ans et un quart des voies ferrées qui dépassent leur durée de vie normale, le réseau est vieillissant en particulier les « petites » lignes de voyageurs (UIC 7 à 9 AV) dont l'âge moyen est de près de 40 ans (voir graphique 1). A titre de comparaison, l'Allemagne est équipée d'un réseau de taille comparable mais en moyenne deux fois plus jeune (âge moyen des voies et appareils de voies respectivement de 17 et 15 ans).

Graphique 1 : Evolution de l'âge moyen de la voie, 1990-2017



Source : Rapport « [L'avenir du transport ferroviaire](#) » ou « Spinetta ». Février 2018.

Des conséquences visibles sur la qualité de service et sur la facture

Les récentes catastrophes ferroviaires de Bretigny-sur-Orge (2013) ou Denguin (2014), rappellent que la qualité des infrastructures ferroviaires est avant tout liée à un enjeu de préservation de la sécurité des voyageurs et des biens.

Sur un réseau dégradé, des ralentissements de circulations sont imposés pour garantir la sécurité au détriment de la qualité de service. En 2017, ce sont 4 000 km de « petites » lignes (groupes UIC 7-9), 700 km de lignes « moyennes » (UIC 5-6) et 700 km sur la partie la plus circulée du réseau (UIC 2-4, hors LGV) qui sont concernés.

5 500 km de voies sont ralenties pour cause de réseau dégradé en 2017 contre 2 500 km en 2008. Les habitants en pâtissent au quotidien : en 2016, 5% des trains programmés ont été supprimés et plus d'un train sur dix était en retard ! Avec un taux de régularité de 90,3% pour les trains régionaux, la France se situe loin derrière ses voisins européens, en particulier les Pays-Bas (97,5%), la Suisse (96,8%), l'Allemagne (96,3%) et la Grande-Bretagne (92,9%) (Source : ARAFER).

Le sous-investissement dans le renouvellement engendre également une augmentation des charges d'entretien. L'obsolescence des composants de l'infrastructure demande une surveillance renforcée et des opérations de maintenance pour remplacer au cas par cas les composants défectueux, ce qui gonfle logiquement les coûts. A réseau équivalent, les coûts d'entretien en France en 2014 étaient 60% plus élevés qu'en Allemagne.

Enfin, le manque d'entretien et de renouvellement du réseau peut conduire à la fermeture de lignes. Si l'investissement reste constant, près de la moitié des 9 000 km de « petites » lignes pourraient être fermés aux voyageurs d'ici 2026 en raison de leur obsolescence (Source : SNCF Réseau).

Des besoins de rénovation et de modernisation massifs pour assurer la survie du système ferroviaire

Il est impératif d'accélérer et d'augmenter les investissements. L'investissement actuel dans la rénovation du réseau ferré à hauteur de 2,6 milliards d'euros est sous-dimensionné face aux besoins. Si l'on parvenait à un rythme de 3 milliards d'euros par an, tel que prévu par le contrat de performance Etat – SNCF, il faudrait plus de 10 ans pour remplacer l'ensemble des composants hors d'âge de la partie la plus circulée du réseau. Et si l'on vise le maintien à long terme des seules « petites » lignes (UIC 7 à 9), il faudrait tripler l'effort de renouvellement vers ces lignes, pour atteindre environ 500 M€ annuels sur 10 ans (Source : SNCF Réseau).

Au-delà du renouvellement, il est essentiel de moderniser le réseau. Pour honorer les engagements européens de la France en la matière, 6 000 km de lignes classiques et toutes les LGV devront être équipées du système de signalisation ERTMS d'ici 2030 et 4 000 km de lignes classiques supplémentaires d'ici 2050. « Cet objectif ne pourra pas être atteint sur la base des investissements prévus dans le contrat de performance Etat-SNCF Réseau 2017-2026, qui ne les prend quasiment pas en compte », souligne le rapport Spinetta. La modernisation des installations de signalisation nécessiterait environ 400 millions d'euros, actuellement non budgétés. Pourtant cette modernisation du réseau est une opération rentable ! Des travaux menés par SNCF Réseau sur des projets pilotes montrent qu'il est possible d'augmenter les capacités de circulation d'une voie de 25% tout en divisant par deux le temps de retour à la normale en cas d'incident.

Il est grand temps d'investir dans la maintenance et la modernisation du réseau ferré national.

Des recommandations à mettre en regard des enjeux de cohésion territoriale et des futurs arbitrages du gouvernement

A l'aune de l'ensemble des constats dressés, le rapport propose d'augmenter les investissements de modernisation du réseau de 150 millions d'euros en 2021, 300 millions d'euros en 2022, 500 millions d'euros de 2023 à 2026.

Pour y parvenir, le rapport préconise notamment de redéployer les crédits « Etat » des CPER ferroviaires vers le renouvellement de la partie la plus circulée du réseau, les principaux nœuds ferroviaires et les LGV, au détriment des « petites » lignes peu utilisées. Cette recommandation pose deux questions.

La première de l'ordre de l'aménagement du territoire, qui implique que soient pris par ailleurs en compte les nouveaux besoins de cohésion territoriales engendrés par l'abandon de certaines lignes. La seconde autour de la « parole donnée ». En effet, un redéploiement des crédits implique de revenir sur les engagements passés de l'Etat envers les territoires.

Les conclusions et recommandations du rapport Spinetta entrent en résonnance avec les propositions du rapport Duron, dans lequel le maintien des « petites » lignes est une des variables majeures d'ajustement entre les différents scénarios d'une part, et d'autre part, le traitement des principaux nœuds ferroviaires y sont jugés prioritaires. Seul le troisième scénario du rapport Duron, le plus ambitieux, permet de prendre en charge l'ensemble de ces travaux (« petites » lignes et nœuds ferroviaires).

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
01.44.13.32.22

INONDATIONS : Limiter le risque grâce à des infrastructures adaptées

Les crues de janvier 2018 rappellent qu'une commune sur deux, un habitant sur quatre et un emploi sur trois sont exposés aux inondations en France. Alors qu'une dynamique d'amélioration des politiques publiques de prévention est engagée depuis plusieurs années, de nombreux défis restent à relever pour une meilleure gestion du risque selon l'OCDE. Des infrastructures adaptées sont essentielles afin de réduire la vulnérabilité des territoires.

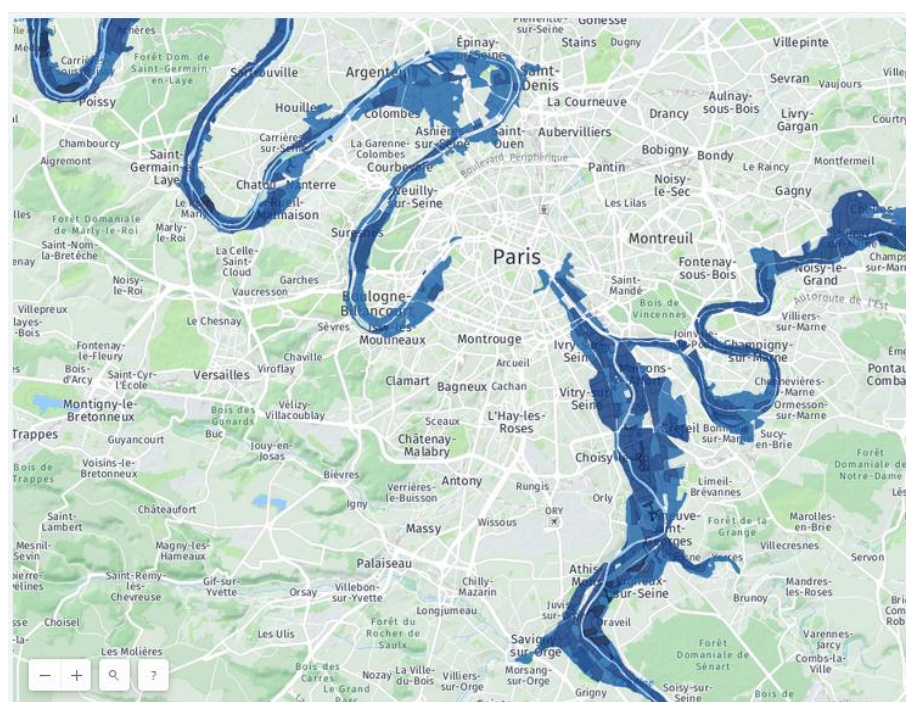
Des enjeux socio-économiques et environnementaux majeurs

Au niveau national, plus de 18 millions de résidents et près de 10 millions d'emplois sont exposés aux différentes conséquences des inondations par débordement de cours d'eau et submersion marine. Cette tendance devrait s'aggraver dans les années à venir avec l'urbanisation croissante, notamment en lisière des cours d'eau et sur les côtes françaises. Les départements littoraux pourraient ainsi concentrer près de 40 % de la population d'ici 2040 selon le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie.

Les coûts économiques et sociaux engendrés par ces événements climatiques extrêmes sont très élevés. Selon le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie le coût moyen annuel des dommages économiques dus aux inondations pourrait s'élever à un montant compris entre 1 et 1,4 milliard d'euros par an en France. Pour autant, cette estimation n'intègre pas les impacts à moyen-long terme et les traumatismes causés aux habitants, dans les deux cas difficiles à quantifier.

Par exemple, les inondations de juin 2016 ont directement causé selon l'OCDE (2014) environ 1,42 milliards d'euros de dommages. Une crue centennale de la Seine en Île-de-France pourrait engendrer 30 milliards d'euros de dégâts, la fermeture de plus de la moitié du réseau de métro, la submersion ou la coupure d'un quart des infrastructures de transformation électrique ainsi que l'impossibilité pour 5 millions d'habitants d'accéder à l'eau potable.

Graphique 1 : Carte de simulation d'une crue majeure en Ile-de-France avec des niveaux 1910 pour le bassin de la Seine et 1995 pour la partie amont de l'Oise



Source : Franceinfo, [Cartes de scenarios](#), 2016.

Les conséquences des inondations sont également environnementales. La quantité de déchets produits par ces épisodes peut représenter plusieurs fois la quantité annuelle de déchets dans certaines communes. Selon le Centre Européen de prévention de Risque d'Inondation (CEPRI) [les inondations de juin 2010 ont généré pour la Communauté d'agglomération dracénoise](#), dans le département du Var, plus de 28 000 tonnes de déchets divers (boues, « encombrants »), soit l'équivalent pour cette catégorie de déchets, du tonnage moyen collecté habituellement en 5 ans. Ces déchets, qui sont davantage sujets à être souillés, humides et couverts de moisissures, sont généralement plus difficiles à traiter. De plus, les risques de contamination par produits chimiques (hydrocarbures, nettoyants ménagers, médicaments...) sont multipliés lors d'épisodes de crues.

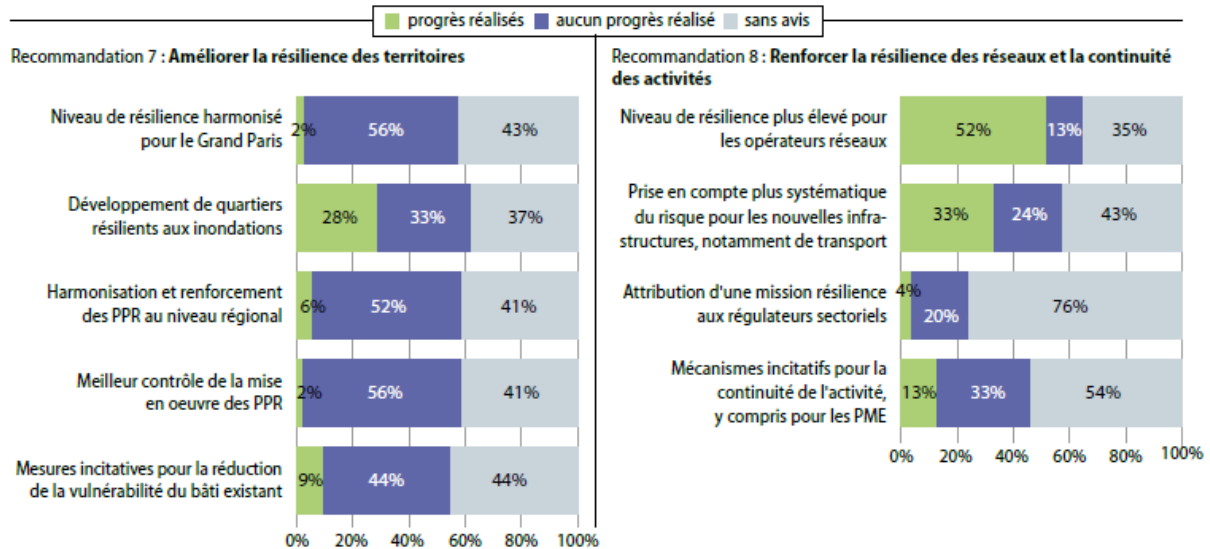
En Île-de-France, les progrès restent faibles au regard des enjeux

A la demande de l'EPTB Seine Grands Lacs, en partenariat avec le Ministère de l'Écologie et le Conseil régional d'Île-de-France, [l'OCDE vient de publier un point d'avancement sur la gestion du risque inondation de la Seine en Île-de-France](#).

Bien que le rapport souligne de réelles avancées [depuis 2014](#), (notamment sur la connaissance et la culture du risque), les progrès à réaliser restent encore très importants.

Ceux en matière de résilience des territoires et des réseaux notamment ont été très faibles ou inconnus (cf graphique 2), en particulier pour la prise en compte du risque inondation dans les projets urbains et d'aménagement du territoire, alors que « *de nombreuses zones de densification du Grand Paris sont situées en zone inondable* » constate l'OCDE.

Graphique 2 : Evaluation des progrès réalisés de prise en compte du risque inondation depuis 2014 en Île-de-France



Source : Rapport OCDE : [Mieux prévenir les inondations de la Seine en Île de France Progrès à réaliser et enjeux pour l'avenir \(2018\)](#). (Enquête et entretiens réalisés auprès d'une centaine d'acteurs et parties prenantes du domaine).

Ainsi, les considérations de coût de court terme ne devraient pas primer sur le long terme selon l'OCDE, qui relève également que l'aménagement de futurs quartiers comme ceux « des Ardoines à Vitry-sur-Seine, la ZAC de Bercy-Charenton, ainsi que le projet de village olympique Paris 2024 ou les sites de la consultation « Inventons la Métropole du Grand Paris » pourraient servir de marqueurs forts de la volonté politique d'avancer sur la résilience en démontrant leur exemplarité à coûts maîtrisés, ainsi que le potentiel d'innovation de ce thème ». De nombreuses opportunités restent donc à saisir.

Des investissements en infrastructures urgents pour minimiser le risque inondation

Bien que le risque zéro n'existe pas en matière de phénomènes naturels, des solutions peuvent être mise en œuvre afin de canaliser les effets dévastateurs des inondations.

Les entreprises de Travaux Publics réalisent des ouvrages adaptés aux différentes problématiques liées au risque inondation : digues, barrages, champs d'expansion, entretien des cours d'eau, aménagement des rives, systèmes d'évacuation des eaux pluviales, réservoirs de stockage urbain, chaussées réservoirs, tranchées, parkings drainants, noues et puits d'infiltration... Elles contribuent ainsi à réduire la vulnérabilité des territoires face à ce phénomène (cf graphique 3).

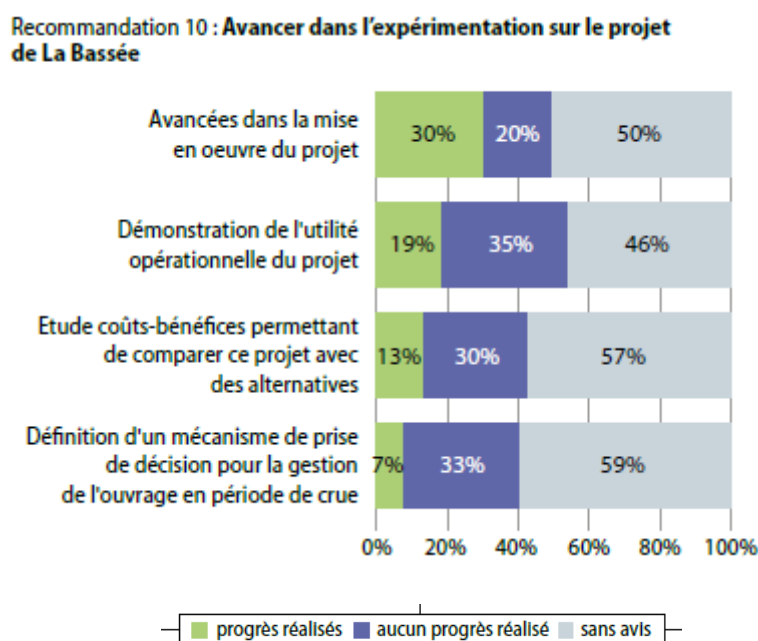
Graphique 3 : Panorama des infrastructures de lutte contre les inondations

Type de réalisation	Objectifs	Autres avantages	Dans quels cas ?
Digues - transversales - longitudinales	- Protéger les habitations et les zones d'activité.	- Limitation de la surface inondée	Aval des bassins versants
Barrages	- Fourniture d'électricité	- Possibilité de régulation du cours d'eau	- milieu rural, habitat diffus
Champs d'expansion	- Stockage de l'eau	- Ralentissement du débit vers l'aval - Préservation de l'écosystème - Utilisation agricole ou environnementale de ces zones hors période de crue.	- milieu rural, habitat diffus - A l'amont des bassins versants
Entretien des cours d'eau - curage - enlèvement de végétation - terrassement (dragage, rectification de tracé)	- Redonner à la rivière son rôle de stockage dynamique	- Eviter les embâcles (accumulation de matériaux transportés par les flots)	Tous types de cours d'eau, tous milieux
Aménagement des rives	- zone d'expansion	- limite l'érosion - amélioration du cadre de vie (espace vert inondable)	Tous types de cours d'eau, tous milieux
Système d'évacuation des eaux pluviales, réservoir de stockage urbain	- Lutter contre les crues « éclair », souvent consécutives à des orages.	- Evite la saturation des réseaux d'eau usées et la pollution qui en est consécutive - Stockage ralentit la propagation vers l'aval	Milieu urbain
Chaussée réservoir, tranchée, puit et noue d'infiltration, parking drainant...	- Lutter contre les crues « éclair », souvent consécutives à des orages.	- Equipements de petite taille	Milieu urbain Inondations très localisées

La gestion des digues et l'entretien des cours d'eau sont particulièrement problématiques : les récentes délégations de compétences de l'échelon départemental aux communaux et intercommunaux et l'introduction de la taxe Gemapi laissent planer un certain nombre d'incertitudes sur la capacité des acteurs à assurer cette nouvelle mission. L'enjeu est de taille car la France est dotée de plus de 9 000 kilomètres de digues, qui représentent souvent la seule barrière contre les submersions et inondations pour de nombreux habitants.

Le projet d'une cinquième retenue en amont de Paris (barrage-réservoir de La Bassée), d'une capacité totale de 800 millions de m³, pourrait réguler les crues de la Seine et faire gagner jusqu'à 70 cm de hauteur d'eau : cet investissement, estimé à 500 millions d'euros, réduirait de 30% les dommages d'une crue centennale. Avec 1€ investi, environ 20€ de dommages seraient ainsi évités ! Il est donc essentiel d'accélérer la mise en œuvre de ce projet, car trop peu d'avancées notables sont à déclarer depuis 2014 (cf graphique 4).

Graphique 4 : Evaluation des progrès réalisés sur le projet de La Bassée depuis 2014



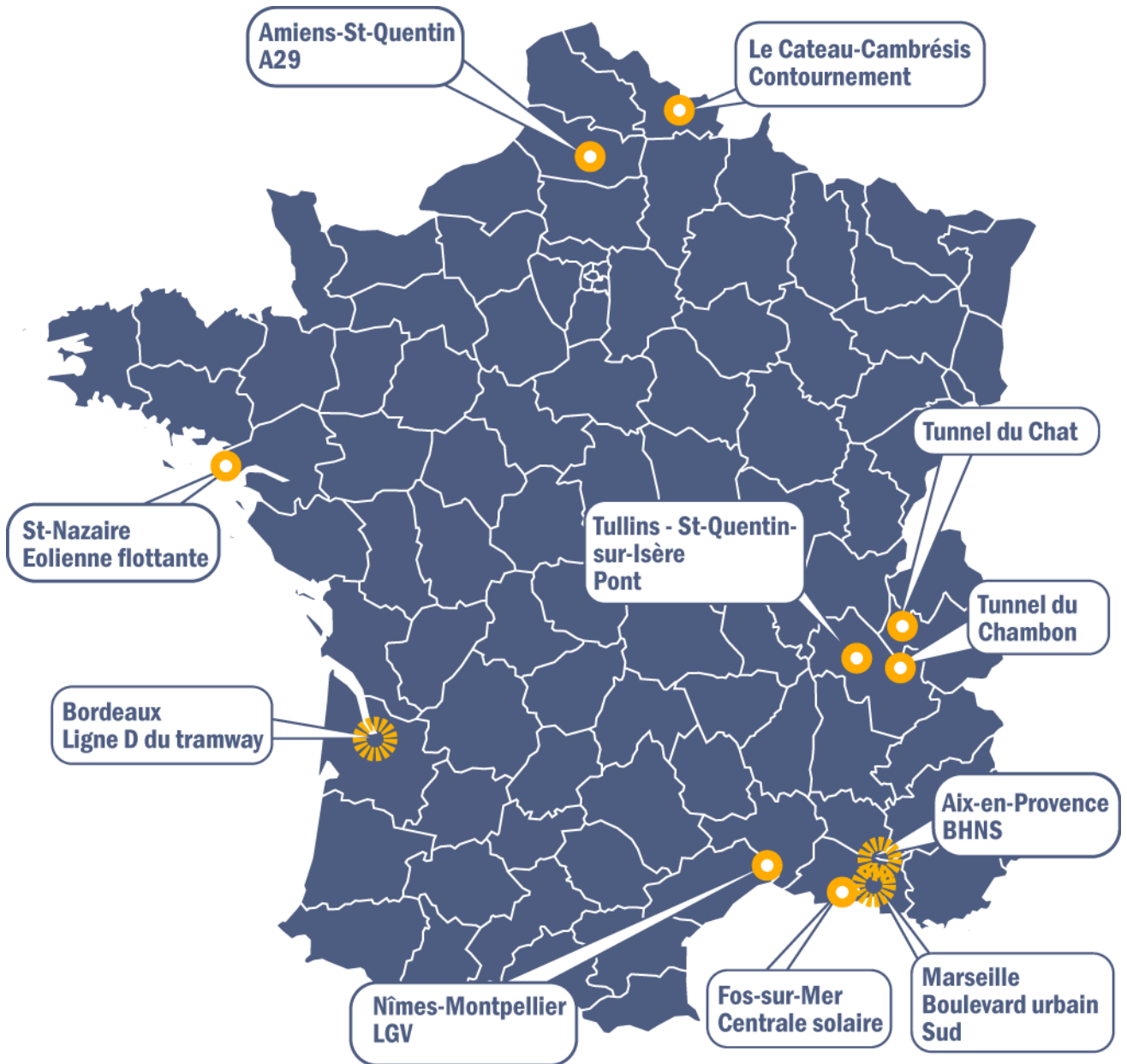
Source : Rapport OCDE : [Mieux prévenir les inondations de la Seine en île de France Progrès à réaliser et enjeux pour l'avenir \(2018\)](#). (Enquête et entretiens réalisés auprès d'une centaine d'acteurs et parties prenantes du domaine).

Pour en savoir plus :

- OCDE : [Étude : la Seine en Île-de-France 2014](#) et Rapport : [Mieux prévenir les inondations de la Seine en île de France Progrès à réaliser et enjeux pour l'avenir \(2018\)](#)
- Centre Européen de prévention de Risque d'Inondation (CEPRI) : [Publications et documents](#)
- Ministère de la transition écologique et solidaire : [Prévention des risques naturels](#) et [Prévention des inondations](#)
- Géorisques : [Base de données sur les risques naturels et technologiques](#)
- Franceinfo : [Cartes de scenarios](#)

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
 01.44.13.32.22

INFOS CHANTIERS – 4^{ème} TRIMESTRE 2017



Légende



Mise en service



Lancement

Localisation
Nom du chantier

© FNTP mars 2018

Mises en service

Nîmes-Montpellier : LGV

La LGV assurant le contournement Nîmes-Montpellier est entrée en service le 10 décembre 2017. Longue de 80 km, elle est destinée au trafic fret et au trafic voyageur. Pour le moment seuls les trains de marchandises circulent avant l'ouverture aux passagers en juillet prochain. Le trajet Paris-Montpellier se fera en moins de 3 heures. La mise en service de la ligne permet de faire face à la saturation de la ligne existante et de développer l'offre de TER, freine la croissance de la circulation des poids lourds et participe au développement économique de la région. 188 ouvrages d'art ont été construits.

- Investissement : 2,28 Md€
- Durée du chantier : 5 ans

Savoie : tunnel du Chat

L'opération de rénovation du tunnel du Chat, situé sur la RD 1504, s'est achevée et la circulation a pu reprendre en novembre 2017. Le chantier de mise aux normes, démarré en février 2015, a consisté à moderniser la totalité du tunnel principal et à construire une galerie de sécurité en parallèle de l'ouvrage existant.

- Investissement : 40 M€
- Durée du chantier : 3 ans

Tullins – Saint-Quentin-sur-Isère : pont

Les travaux de remplacement du pont enjambant l'Isère sur la RD 45 ont pris fin. Le nouvel ouvrage d'art a ouvert à la circulation le 22 novembre 2017. Il est long de 190 m et composé de 2 voies de circulations, 2 pistes cyclables et d'un cheminement piéton. L'objectif est d'offrir aux usagers un itinéraire uniforme et sécurisé sur cet axe départemental.

- Investissement : 25,5 M€, financés à 100% par le Conseil départemental
- Durée du chantier : 2 ans ½

Fos-sur-Mer : centrale photovoltaïque

La centrale photovoltaïque de la Fossette a été inaugurée en octobre 2017 à Fos-sur-Mer. D'une capacité de 12 MW, elle est équipée de 45 000 panneaux solaires et pourra produire de quoi fournir l'électricité de 7 400 habitants.

- Durée du chantier : 10 mois

Amiens – Saint-Quentin : A29

L'opération, qui a pris fin en décembre 2017, consistait à élargir les bandes d'arrêt d'urgence de l'A29 à 2,5 m sur un itinéraire de 31 km situé sur l'axe Amiens et Saint-Quentin entre les échangeurs avec l'A1 et l'A26. Ces aménagements amélioreront la sécurité pour les usagers et les équipes de dépannage.

- Investissement : 33 M€
- Durée du chantier : 15 mois

Saint-Nazaire : éolienne flottante

Une éolienne flottante a été inaugurée le 13 octobre 2017 à 22 km au large du Croizic dans le port de Saint-Nazaire. L'éolienne est ancrée par 33 m de profondeur. Elle est stabilisée sur un flotteur de 4000 tonnes. Sa puissance est de 2 MW.

- Investissement : 40 M€

Le Cateau-Cambrésis : contournement

Le contournement du Cateau-Cambrésis a été inauguré le 18 novembre 2017. Il s'agit d'une voie nouvelle de 3,5 km en 2x1 voie qui comprend 3 giratoires et 5 ouvrages d'art dont un viaduc de 270 m de long. L'infrastructure détournera le trafic de transit du centre-ville, améliorera le cadre de vie et les conditions de sécurité des déplacements des habitants.

- Investissement : 28 M€
- Durée du chantier : 4 ans

Tunnel du Chambon

Suite à des risques d'effondrement, le tunnel du Chambon a été entièrement rénové et a rouvert à la circulation le 15 décembre 2017. De nombreux équipements ont été aménagés : chaussée, trottoirs, niches de sécurité, éclairage, vidéosurveillance, fibre optique... Une route de secours de 5 km avait été construite pendant les travaux et pourrait être transformée en piste cyclable ou en itinéraire de délestage de la RD 1091.

- Investissement : 24 M€
- Durée du chantier : 32 mois

Lancements

Marseille : boulevard urbain Sud

Les travaux de création du boulevard urbain Sud à Marseille ont démarré en octobre 2017. Il s'agit de réaliser un axe structurant de 8,5 km qui prolongera la rocade L2, avec pour objectif de contourner le centre-ville et de faciliter la desserte des quartiers sud de Marseille pour une meilleure régulation du trafic routier. Une place importante sera accordée aux modes doux avec une intégration forte des TCSP, chemins piétons et pistes cyclables.

- Investissement : 300 M€
- Mise en service : 2022

Bordeaux : ligne D du tramway

La 1^{ère} soudure de rail sur le chantier de la ligne D du tramway bordelais a été réalisée le 3 octobre 2017. Longue de 9,8 km, la ligne desservira le nord-ouest de Bordeaux en reliant la place des Quinconces à Eysines et franchira la rocade. 15 stations seront desservies et 2 parcs relais seront aménagés de 900 places au total.

- Investissement : 250 M€
- Mise en service : fin 2019

Aix-en-Provence : BHNS

Les travaux d'aménagement du BHNS Aixpress ont débuté le 6 novembre 2017. La ligne, longue de 7,2 km, sera en site propre sur 80% de son itinéraire et desservira 19 stations. L'opération inclue la réalisation de couloirs de bus, de trottoirs, de pistes cyclables et l'aménagement d'espaces verts. Un parc relai souterrain de 600 places sera également construit.

- Investissement : 66 M€
- Mise en service : mars 2019

Concertation publique

Montpellier : ligne 5 du tramway

Le projet de 5^{ème} ligne de tramway à Montpellier a été soumis à une concertation publique fin novembre 2017 afin de déterminer le tracé. La ligne reliera les communes de Clapiers et Lavérune. Les travaux pourraient être lancés à l'automne 2019.

- Investissement : 400 M€
- Mise en service : 2023-2024

Déclarations d'utilité publique (DUP)

Rouen : contournement Est – Liaison A 28-A 13

Le projet d'autoroute de 41,5 km devant contourner Rouen par l'est en reliant les autoroutes A13 et A28 a été [déclaré d'utilité publique](#) le 14 novembre 2017. Les appels d'offres pourraient être lancés début 2019.

- Investissement : 890 M€
- Mise en service : 2024

Sylvain SIMEON
simeons@fntp.fr
Tel : 01-44-13-32-26

**Dossiers réalisés par le Service des Affaires Economiques,
sous la direction de Jean-Philippe Dupeyron,
Chef du Service des Affaires Economiques**

Jean-Philippe DUPEYRON

Chef du service Economique

Madleen FALH

Conjoncture et prévisions

Romain GUILLET

Aménagement du Territoire

Véronique TAVOILLOT

Secrétariat

Sylvain SIMEON

**Collectivités locales, chantiers de
France**
