



Conjoncture

EMPLOI : Analyse des flux de salariés entrants et sortants dans les TP p. 3

Après des années de crise, le secteur des Travaux Publics redevient créateur net d'emplois et le recrutement est au cœur des priorités. Contrairement aux effectifs sortants relativement stables, les flux d'embauches ont connu de fortes fluctuations au cours de cette décennie et cette tendance devrait se poursuivre ces prochaines années en raison de l'amélioration de la conjoncture.

ENVOLÉE DES COÛTS DE PRODUCTION DANS LES TP p. 9

Les coûts de production dans le secteur des Travaux Publics affichent une forte progression depuis plus d'un an. Cette tendance haussière devrait se poursuivre en 2018 ce qui pourrait peser sur les trésoreries des entreprises.



Maîtres d'ouvrage

PERSPECTIVES FAVORABLES POUR L'INVESTISSEMENT PUBLIC LOCAL EN 2018 ET 2019 p.11

L'année 2017 a vu l'investissement public local renouer avec la croissance (+6%) après 3 années de baisse. Cette reprise devrait se poursuivre en 2018 et 2019 dans un contexte économique plus favorable et en lien avec le cycle électoral du bloc communal.

LES DÉPENSES TP DES DÉPARTEMENTS PEINENT A REDÉMARRER p.13

Les départements ont été fortement impactés par la crise économique, l'envolée des dépenses sociales et la baisse des dotations. 2017 et 2018 sont toutefois marquées par une reprise de l'investissement public local. Si celui-ci devrait être globalement bien orienté en 2018, les dépenses TP* des conseils départementaux n'en profiteront pas de manière significative. L'analyse des budgets primitifs pour l'année 2018 s'avère décevante puisque l'évolution ne dépasse pas +0,5%.

LES DROITS DE MUTATION TOUJOURS PLUS HAUTS ! p.17

Les droits de mutation à titre onéreux (DMTO), en hausse de 16% en 2017, ont atteint un point haut à 11,5 Md€. Malgré sa volatilité et la difficulté à l'anticiper, cette recette, très dynamique depuis 2014, a permis de contrebalancer la baisse des dotations.

DSIL : une dotation à mobiliser pour les transports du quotidien

p.18

La Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) permet aux communes et intercommunalités de profiter d'une source de financement complémentaire pour réaliser leurs projets. Les infrastructures de mobilité font partie des projets éligibles mais bénéficient encore assez peu de la DSIL. Alors que le gouvernement souhaite mettre les « transports du quotidien » au cœur de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), les collectivités doivent se saisir de cette opportunité pour financer ce type d'équipements qui favorisent les déplacements et la cohésion territoriale.

CONTRATS DE PLAN ETAT-REGIONS 2015-2020 : A quand l'accélération ?

p.22

Depuis le début de leur négociation, les Contrats de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 enchaînent les retards. Leur signature est intervenue avec plus d'un an de décalage sur le calendrier et leur exécution connaît un démarrage lent. Les délais d'instruction des projets restent longs mais ces contrats butent aussi sur les contraintes budgétaires de l'Agence de financement des infrastructures (AFITF).



COHESION DES TERRITOIRES : les infrastructures assurent le lien

p.26

Les infrastructures façonnent les territoires. Les réseaux numériques de dernière génération connectent les Hommes, les infrastructures de transports relient les pôles d'emplois et de logements, les réseaux d'adduction et d'assainissement assurent la distribution et le traitement d'une eau de qualité, les centrales de production d'énergie et réseaux de transport fournissent sans interruption de service aux ménages et aux entreprises une énergie décarbonée... Cet article propose d'explorer les différentes façons dont les infrastructures influent, aujourd'hui et demain, sur la cohésion territoriale en France.

LES PROPOSITIONS DE LA COMMISSION EUROPEENNE POUR LE BUDGET POST-2020

p.36

Une fois tous les sept ans, l'Union européenne décide de son futur budget à long terme, appelé « cadre financier pluriannuel ». Le prochain budget de ce type, qui sera lancé le 1er janvier 2021, est le premier pour l'Union européenne à 27. La Commission européenne a présenté, le 2 mai dernier, les contours du budget de l'UE après 2020, suivies du détail des propositions sectorielles. Dans le prochain cadre financier pluriannuel (2021-2027), l'instrument financier dédié aux grandes infrastructures européennes (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe) resterait, en l'état actuel des propositions, à un montant stable pour ce qui concerne les infrastructures de transport.

EMPLOI : Analyse des flux de salariés entrants et sortants dans les TP

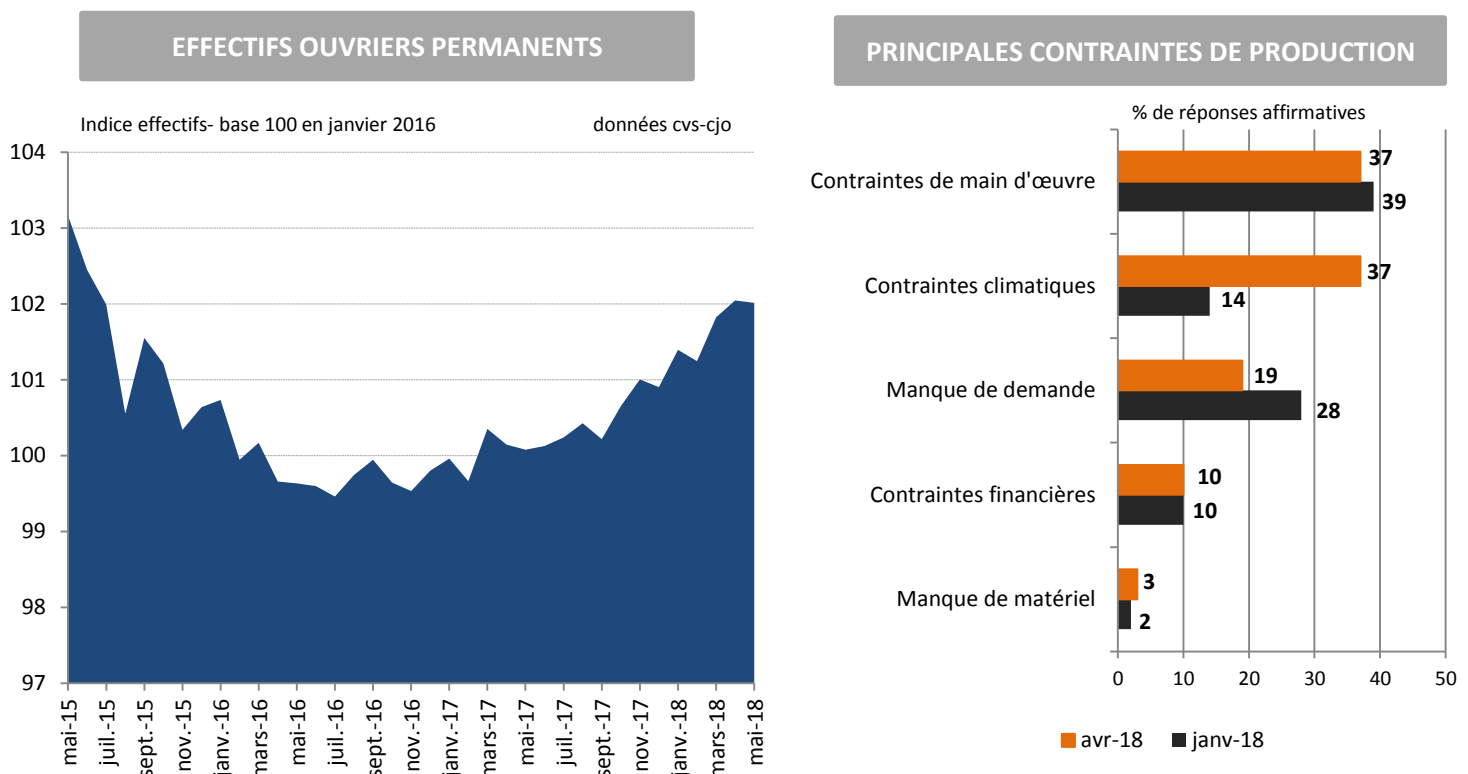
Après des années de crise, le secteur des Travaux Publics redevient créateur net d'emplois et le recrutement est au cœur des priorités. Contrairement aux effectifs sortants relativement stables, les flux d'embauches ont connu de fortes fluctuations au cours de cette décennie et cette tendance devrait se poursuivre ces prochaines années en raison de l'amélioration de la conjoncture.

Un secteur qui redevient créateur net d'emplois Le recrutement au cœur des priorités

Après plusieurs années de crise, le secteur des Travaux Publics redevient un secteur créateur net d'emplois en 2018. D'après les [résultats de l'enquête mensuelle](#), les effectifs ouvriers permanents sont en hausse de +1,2% en moyenne sur un an à fin mai 2018.

La question du recrutement est devenue l'une des priorités du secteur et la principale contrainte de production des entreprises. A fin avril 2018, 37% des chefs d'entreprises déclarent que le manque de personnel limite leur production. Ils étaient seulement 8% en janvier 2017.

Graphique 1 : Le besoin de main d'œuvre comme principale contrainte de production



Source : Enquête mensuelle et trimestrielle d'opinion FNTP/INSEE

Un ajustement des effectifs salariés via principalement les flux d'embauches

L'objectif de cette étude est de pouvoir identifier l'évolution et les caractéristiques des flux entrants et sortants dans le secteur des Travaux Publics.

A partir de cette première analyse des flux entrants et sortants et de l'évolution des effectifs correspondants, plusieurs constats peuvent être dressés :

- Les effectifs sortants dans le secteur des Travaux Publics sont relativement stables quel que soit le contexte économique (crise ou croissance). En moyenne, près de 30 000 collaborateurs quittent le secteur chaque année.
- Les flux d'embauches, à l'inverse, constitue la principale variable d'ajustement de l'effectif salarié.

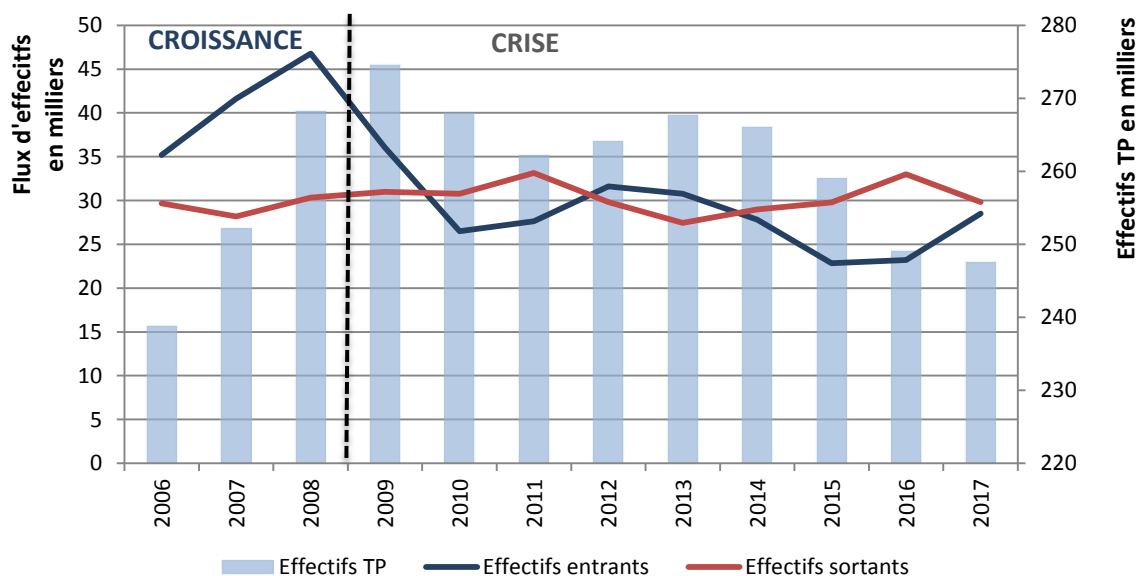
Autrement dit, la forte baisse des effectifs enregistrée en période de crise de 2009 à 2017 est le résultat d'un forte contraction des flux d'embauches et de non-remplacement de départs de salariés.

Méthodologie :

Cette étude sur les flux a été réalisée grâce aux données de la CNETP (Caisse Nationale des Entrepreneurs de Travaux Publics). Elles sont issues des déclarations d'activité (certificats) envoyées à la CNETP. Les salariés du bâtiment (5% du total des effectifs) ainsi que les apprentis ont été retirés. La statistique est élaborée pour l'exercice de congés du 1^{er} avril de l'année N-1 au 31 mars de l'année N à partir d'une situation arrêtée au 31 décembre 2017. D'après la statistique de flux :

- un effectif entrant est donc un salarié des Travaux Publics qui n'était pas présent en année N-1 et est déclaré dans les certificats de congés de l'année N.
- un effectif sortant est un individu qui était présent en année N-1 mais est déclaré absent en année N.

Graphique 2 : Evolution des flux entrants et sortants sur longue période



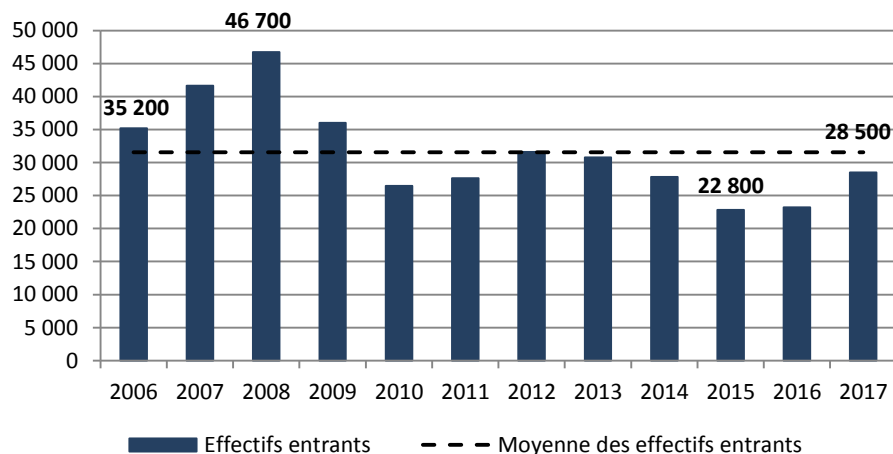
Source : CNETP Statistique de flux

Profil type du collaborateur entrant dans les Travaux Publics

Forte volatilité des flux d'embauches

De 2006 à 2017, 32 000 effectifs (ouvriers, ETAM, cadres) en moyenne entrent dans le secteur des Travaux Publics chaque année. En réalité, le flux d'embauches varie très fortement en fonction de l'évolution de la conjoncture. Ainsi, en période de crise, les flux d'embauches se réduisent autour 28 000 effectifs entrants en moyenne chaque année, qui est le niveau nécessaire pour faire face aux départs naturels (démissions, licenciements, retraites,...). En phase de croissance, les embauches sont beaucoup plus dynamiques avec 41 000 effectifs entrants par an en moyenne. Les fluctuations peuvent être très rapides. Ainsi en 3 ans, le flux d'entrants est passé de 35 200 en 2006 à 46 700 collaborateurs entrants en 2008.

Graphique 3 : Des flux d'embauches très volatiles et corrélés à la conjoncture



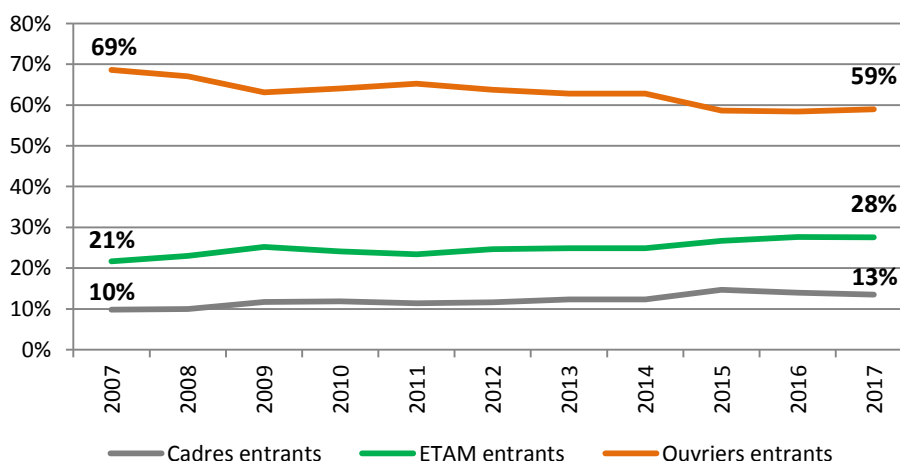
Source : CNETP Statistique de flux

Des changements structurels sur le profil type du collaborateur entrant dans les TP

Le profil « type » du collaborateur entrant dans les Travaux Publics en 2017 a profondément changé par rapport à celui de 2007. Plusieurs évolutions sont notables :

1. La montée en qualification des salariés : Même si les ouvriers représentent encore 59% des flux d'embauches en 2017 – cette part s'est nettement réduite au profit des catégories ETAM (+7pts) et cadres (+3pts).

Graphique 4 : Forte réduction de la part des ouvriers dans les flux d'embauches

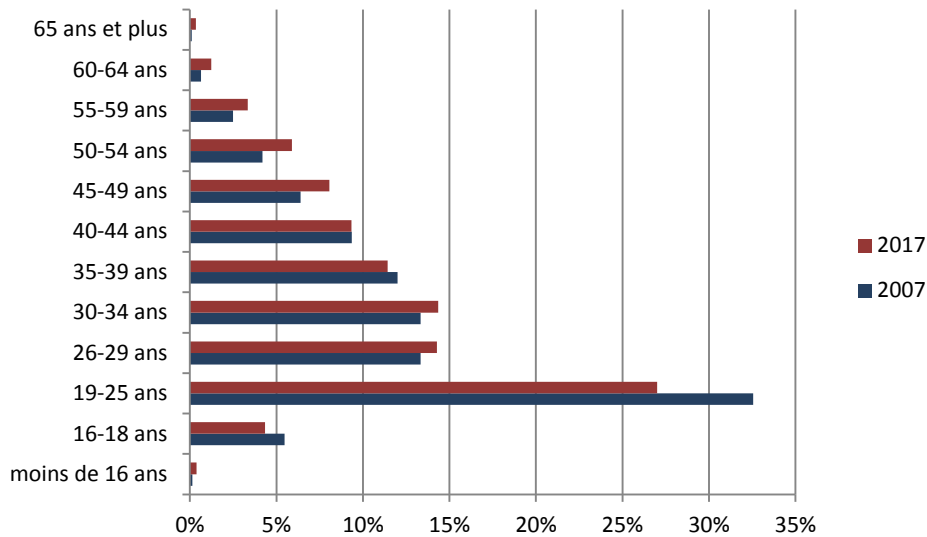


Source : CNETP Statistique métiers

Cette tendance peut être le reflet d'une montée en qualification de l'ensemble des salariés dans le secteur, de gains de productivité ou aussi d'une plus forte volatilité à la baisse des ouvriers entrants en période de crise.

2. Un vieillissement des effectifs entrants: La part des jeunes de moins de 25 ans dans les embauches s'est réduite passant de 38% en 2007 à 32% en 2017. En 2017, 60% des effectifs entrants ont moins de 35 ans contre 64% en 2007.

Graphique 5 : Réduction de la proportion de jeunes dans les embauches

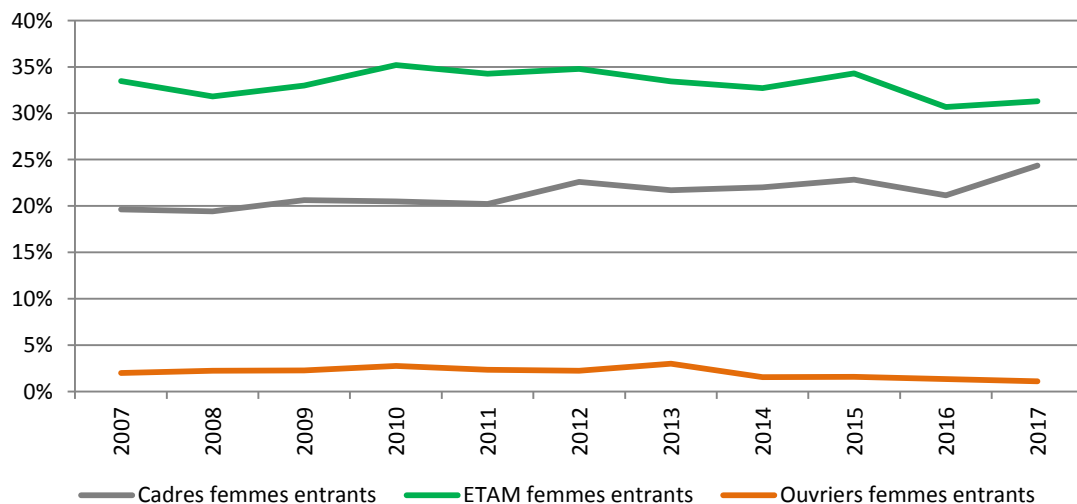


Source : CNETP Statistique métiers

Ce vieillissement des effectifs entrants dans le secteur est une conséquence de la crise et de la réduction des effectifs entrants. Cela peut être aussi le résultat de la progression de la part des cadres et des ETAM ou encore le signe d'un manque d'attractivité du secteur auprès des jeunes.

3. Une lente féminisation : les femmes représentent 13% des flux d'embauches en 2017 contre 11% en 2007 grâce à une progression de la gente féminine dans les catégories cadres (24% en 2017 contre 20% en 2007).

Graphique 6 : Une féminisation du secteur sur la catégorie des cadres uniquement

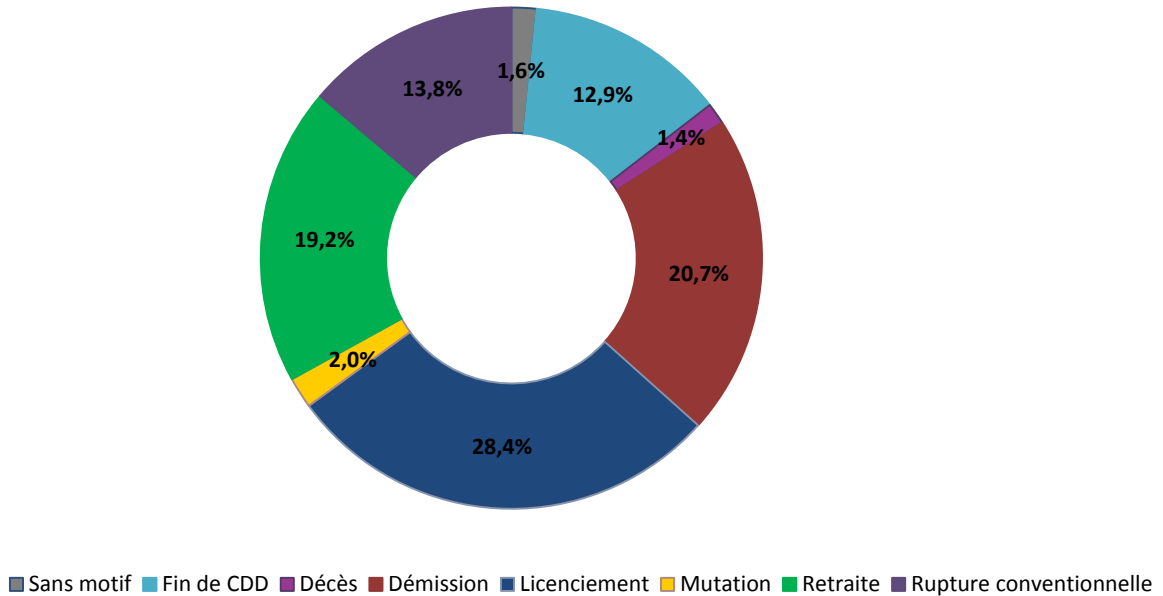


Source : CNETP Statistique métiers

Des flux sortants stables mais des motifs de départs en évolution

Les 5 principaux motifs de départs en 2017 sont : le licenciement (28%), la démission (21%), les départs à la retraite (19%), les ruptures conventionnelles (14%) et les fin de CDD (13%). Ces 5 motifs représentent 95% du total des départs en 2017.

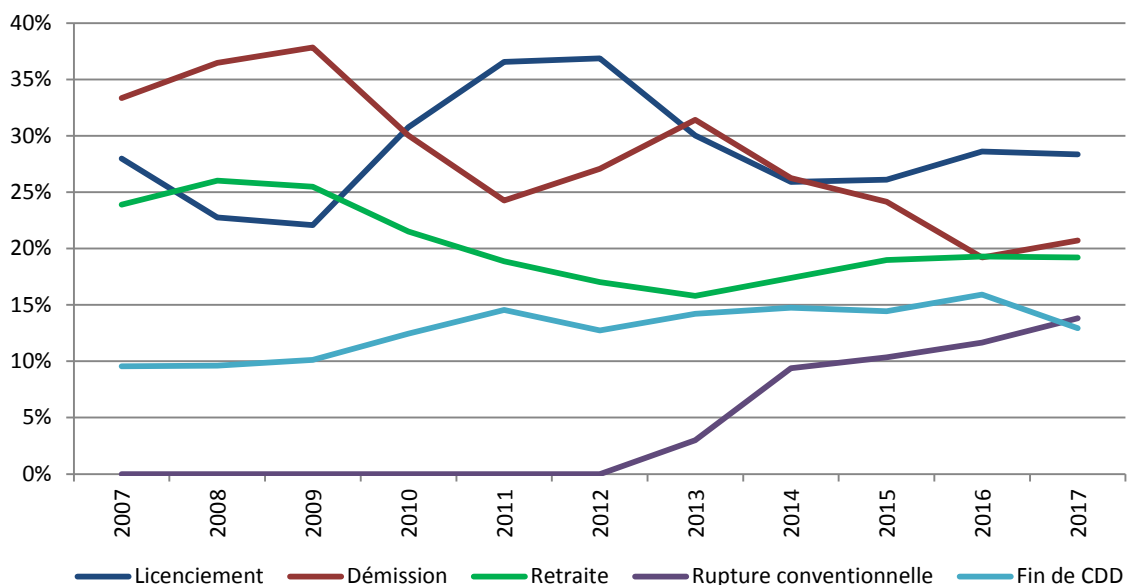
Graphique 7 : les principaux motifs de départs



Source : CNETP Statistique métiers

Si les flux de départs sont relativement stables sur la période, les motifs de départ évoluent. Les ruptures conventionnelles deviennent un motif de départ de plus en plus fréquent qui peuvent expliquer le recul parallèle des démissions. Par ailleurs, en raison d'une pyramide des âges vieillissante, les départs à la retraite progressent depuis 2013 sans pour autant atteindre le pic de 2009.

Graphique 8 : Des motifs de départ en constante évolution



Source : CNETP Statistique métiers

Conclusion : Anticiper les besoins, un enjeu majeur pour les TP

Ainsi, ce premier état des lieux permet de mettre en exergue l'évolution du profil du collaborateur entrant dans les Travaux Publics et l'importance des flux d'embauches comme variable d'ajustement des effectifs à la situation conjoncturelle du secteur. L'intérim joue également ce rôle de régulateur et son influence sera intégré prochainement à cette étude (lorsque les données DARES seront disponibles).

Au moment où l'activité redémarre, ces premiers éléments devront permettre également d'estimer les besoins en emplois et les flux d'embauches des prochaines années sur la base de scénario d'activité et d'hypothèses (sur les grands projets, les départs à la retraite,...). C'est un enjeu majeur pour la politique RH du secteur et pour le dimensionnement des outils de formation de la profession.

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

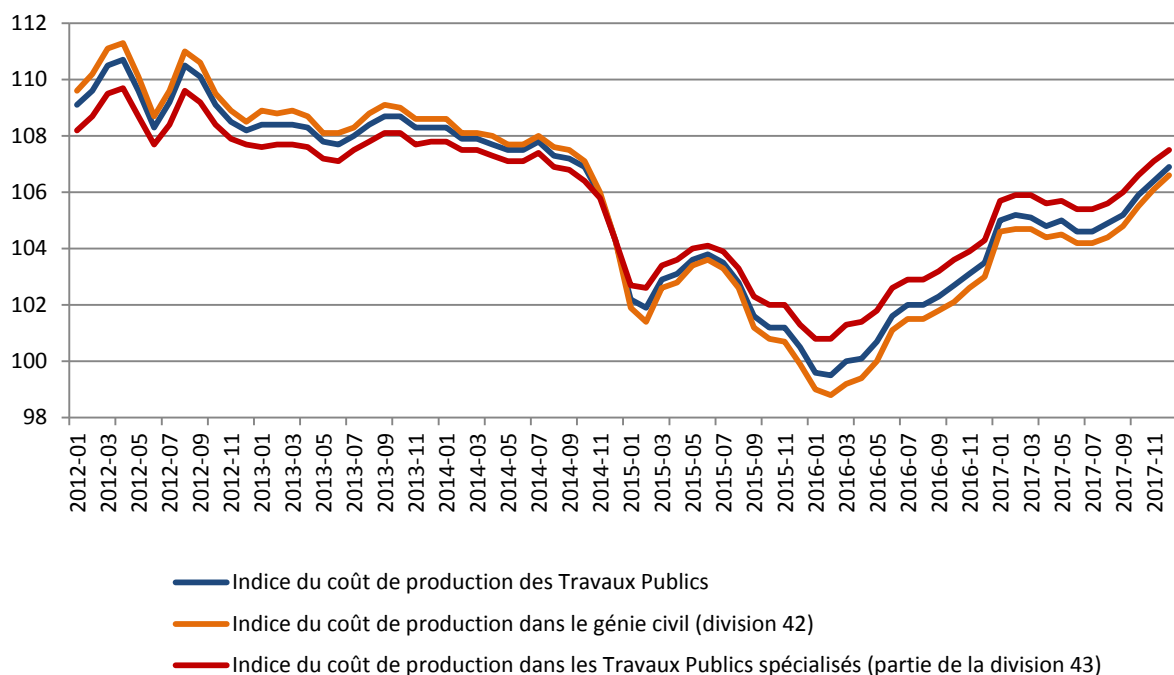
ENVOLÉE DES COÛTS DE PRODUCTION DANS LES TP

Les coûts de production dans le secteur des Travaux Publics affichent une forte progression depuis plus d'un an. Cette tendance haussière devrait se poursuivre en 2018 ce qui pourrait peser sur les trésoreries des entreprises.

Franche accélération des coûts de production en 2017

Depuis le début d'année 2016, les coûts de production dans le secteur des Travaux Publics sont orientés à la hausse. Comme en témoigne la [publication de l'INSEE](#) du 21 mars 2018, l'indice des coûts de production dans les Travaux Publics au 4ème trimestre 2017 progresse de +3,2% par rapport 4ème trimestre 2016.

Graphique 1 : Evolution des indices de coûts de production

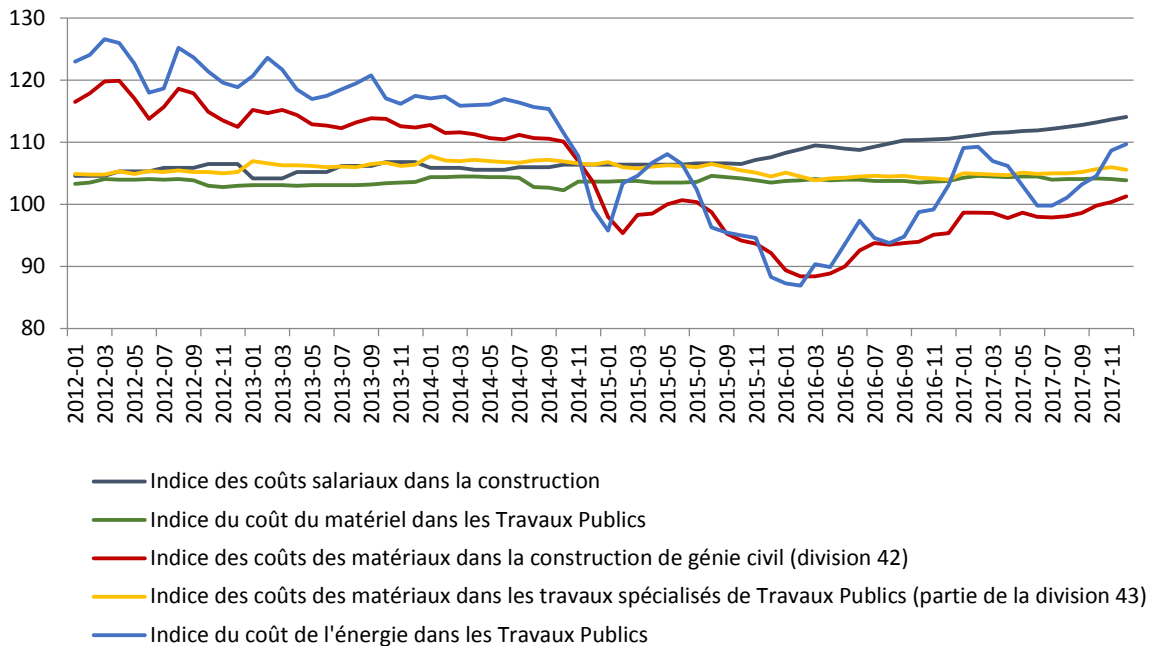


Source : INSEE

Ces pressions inflationnistes sont liées à une hausse du coût du travail dans la construction (+3,2% au T4 2017/T4 2016) ainsi qu'à une nette accélération du coût de l'énergie (+7,3%) et des matériaux (+6,0%) – le prix du matériel étant resté relativement stable.

Si la hausse des salaires est le reflet d'une amélioration de la conjoncture et de besoins de recrutement accrus dans le secteur, le gonflement du coût de l'énergie et des matériaux dépendent à l'inverse de facteurs extrinsèques.

Graphique 2 : Evolution des coûts de facteurs de production



Source : INSEE

Ainsi, l'augmentation de la facture énergétique dans les Travaux Publics s'explique par la hausse du prix du pétrole (+7,9% au T4 2017) et du fioul lourd (+10,5% d'après [l'Informations Rapides n° 11 de l'INSEE](#)), très corrélée aux tensions géopolitiques et à la dynamique de croissance mondiale. Parallèlement, l'inflation du coût des matériaux, touchant principalement le génie civil (+6,0%) est quant à elle, symptomatique de l'explosion du prix des barres crénelées (+25,3%) liée à l'évolution du prix de l'acier.

Même si tous les métiers des Travaux Publics sont impactés par cette hausse des coûts de production, les tensions inflationnistes sont particulièrement sensibles pour certains types de travaux, notamment pour les travaux routiers. Sur l'année 2017, les index TP 08 et les index TP 09 ont progressé respectivement de +4,2% et +10,7%.

Poursuite des pressions inflationnistes en 2018 et vigilance sur les trésoreries

L'inflation des coûts de facteurs de production dans les Travaux Publics se poursuit au 1er trimestre 2018 (+2,5% comparé au T1 2017) à la fois du côté du génie civil (+2,7%) mais aussi des travaux publics spécialisés (+2,2%).

A nouveau, ce sont les salaires (+1,8%) mais aussi la facture énergétique (+8,9%) et le prix des matériaux dans le génie civil (+3,5%) et les travaux publics spécialisés (+2,3%) qui sont en cause.

Enfin, dans un contexte d'accélération de l'activité mais aussi parfois d'allongement des délais de paiement client, cette forte hausse des coûts de production met également les trésoreries des entreprises de Travaux Publics sous tension. La vigilance doit donc être de mise, en particulier pour les TPE-PME, pour que l'augmentation du besoin en fonds de roulement ne vienne pas faire peser sur la croissance des entreprises.

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

PERSPECTIVES FAVORABLES POUR L'INVESTISSEMENT PUBLIC LOCAL EN 2018 ET 2019

L'année 2017 a vu l'investissement public local renouer avec la croissance (+6%) après 3 années de baisse. Cette reprise devrait se poursuivre en 2018 et 2019 dans un contexte économique plus favorable et en lien avec le cycle électoral du bloc communal.

Rebond de l'investissement public local en 2017...

D'après [les données de l'INSEE](#) publiée en mars, l'investissement des Administrations publiques locales (APUL) est reparti à la hausse (+2,9 Md€) en 2017 après 3 années de recul.

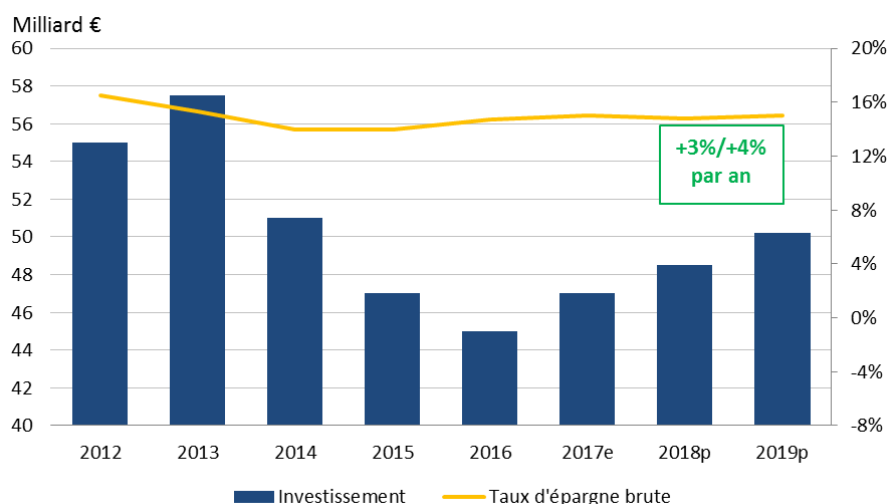
[L'Observatoire des finances et de la gestion publique locales](#) (OFGL) évalue la reprise de la croissance des dépenses d'équipement direct des collectivités à environ 6,5%. Elles resteront toutefois à un niveau bas en comparaison avec la moyenne période. En effet, ce +6,5% fait suite à 3 années de baisse, soit -21%, entre 2013 et 2016.

...Confirmé en 2018 et 2019

Dans son [programme de stabilité pour 2018-2022](#) présenté en Conseil des ministres le 11 avril, le gouvernement anticipe un ralentissement de la dépense publique locale : +1,5% en 2018 après +2,5% en 2017. Elle serait à mettre sur le compte de dépenses de fonctionnement fortement contenues. Les dépenses d'investissement devraient en revanche se maintenir à un rythme soutenu, +5,7%, comparable à celui observé en 2017, avant de ralentir légèrement en 2019.

L'agence de notation Standard & Poor's, dans son étude publiée le 22 février, partage cet optimisme avec une prévision pour l'investissement des collectivités comprise entre +3% et +4% en 2018 et 2019. Les collectivités devraient bénéficier d'un environnement plus favorable grâce à une relative stabilité institutionnelle et à de meilleures conditions budgétaires et financières : fin de la baisse des dotations, dynamique des recettes fiscales liée à la reprise économique...

Graphique 1 : Evolution 2012-2019 de l'investissement public local et de l'épargne brute



Source : graphique réalisé à partir des données DGCL et prévisions de Standard & Poor's Global ratings pour 2018 et 2019

Une dynamique plus importante dans le bloc communal

La croissance devrait concerner tous les échelons de collectivités. Elle sera toutefois plus marquée pour le bloc communal, en cohérence avec le cycle électoral qui entre dans sa phase la plus dynamique. L'investissement des régions retrouvera son plus haut niveau alors que celui des départements, bien qu'en hausse, pâtira d'une situation financière plus fragile.

Tableau 1 : Perspectives de l'investissement par maître d'ouvrage pour 2018 et 2019

	Ensemble des CL	Régions	Départements	Bloc communal
Evolution annuelle de l'investissement*	+3%/+4%	+2,5%	+2,5%	+5%
Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> - Maintien des dotations - Taux d'intérêt bas - Cycle électoral local 	<ul style="list-style-type: none"> - Dynamique de certaines recettes de fonctionnement (CVAE, part de TVA) - Stabilité des dépenses de fonctionnement - Renforcement de l'épargne brute 	<ul style="list-style-type: none"> - Dynamique des droits de mutation mais perte d'une part de CVAE - Ralentissement des dépenses sociales - Léger repli de l'épargne brute 	<ul style="list-style-type: none"> - Efforts de gestion - Maîtrise des effectifs - Renforcement du taux d'épargne brute - Soutien de la DSIL

* d'après Standard & Poor's Global ratings

Quel impact pour le secteur des Travaux Publics ?

Les collectivités locales représentent plus de 40% des commandes des entreprises de Travaux Publics. L'activité du secteur ces prochaines années dépend donc de l'ampleur du redémarrage des investissements des collectivités et de leur diffusion sur l'ensemble du territoire. Si la reprise de l'investissement paraît assez contrastée selon les collectivités (métropoles vs territoires moins dynamiques), elle semble toutefois de plus en plus partagée.

L'analyse des budgets primitifs 2018 par la FNTF viendra rapidement apporter plus de précisions sur les évolutions attendues des dépenses TP des départements et des métropoles.

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

LES DÉPENSES TP DES DÉPARTEMENTS PEINENT A REDÉMARRER

Les départements ont été fortement impactés par la crise économique, l'envolée des dépenses sociales et la baisse des dotations. 2017 et 2018 sont toutefois marquées par une reprise de l'investissement public local. Si celui-ci devrait être globalement bien orienté en 2018, les dépenses TP* des conseils départementaux n'en profiteront pas de manière significative. L'analyse des budgets primitifs pour l'année 2018 s'avère décevante puisque l'évolution ne dépasse pas +0,5%.

**Les dépenses Travaux Publics regroupent la part travaux de l'investissement direct (articles 23), les subventions versées aux autres collectivités et les dépenses d'entretien (articles 615) de la fonction 6 « Infrastructures et réseaux »*

Amélioration globale de la situation financière des départements

Les départements, comme les régions et le bloc communal profitent de l'amélioration de l'investissement public local entamée en 2017 et confirmée en 2018. La croissance est estimée, selon la [dernière étude la Banque Postale](#), à +5% pour 2017 et +6,1% pour cette année. Pour l'échelon départemental, l'analyse des budgets primitifs 2018 montre une hausse des dépenses d'investissement totales de 3,6%.

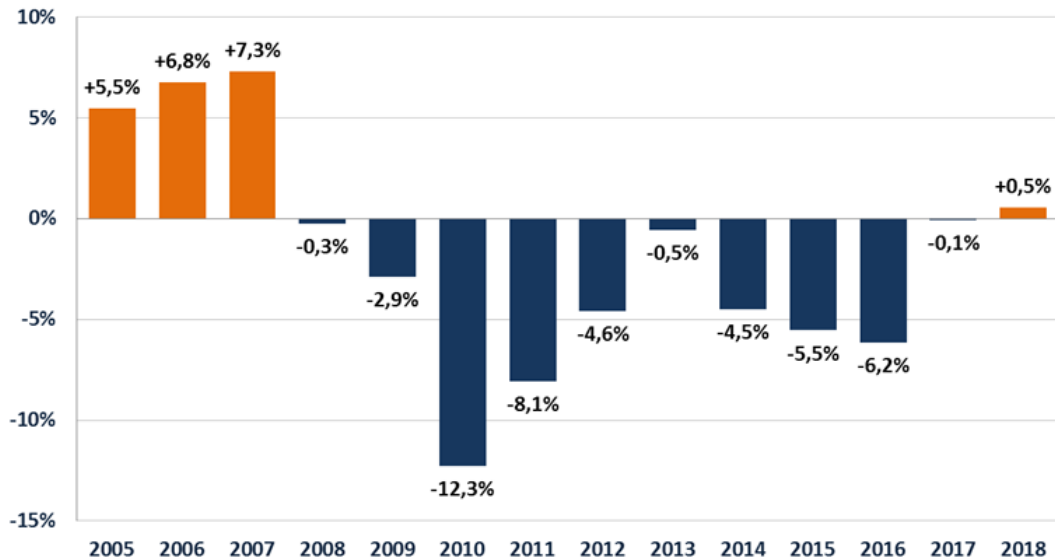
Plusieurs éléments jouent en faveur de cette reprise :

- la fin de la baisse des dotations qui permet à la dotation globale de fonctionnement 2018 de se maintenir à son niveau de 2017,
- la dynamique des recettes fiscales et notamment celle des droits de mutations (+16% en 2017). En 2018, la croissance se poursuivra et les DMTO atteindront un nouveau point haut au-delà des 12 Md€. Le rythme de croissance devrait toutefois se tasser, il est pour le moment de +5% sur les 5 premiers mois de l'année,
- la maîtrise des dépenses de fonctionnement et plus précisément des dépenses de personnel. D'après les BP 2018, elles baisseraient de 1% cette année. Ce contrôle du fonctionnement est accentué par l'objectif national de croissance de ces dépenses de 1,2% prévu par la loi de programmation. Ces efforts permettent de restaurer des capacités d'autofinancement,
- l'entrée dans une phase favorable à l'investissement du cycle électoral à mi-mandat des conseils départementaux.

Pas de véritable reprise pour les dépenses TP en 2018

Les dépenses en Travaux Publics ont baissé chaque année de 2008 à 2017. L'année 2017 a été celle de la stabilisation et 2018 se situe dans la continuité. Mais on ne peut parler de reprise puisque les dépenses TP ne progresseraient que de +0,5%.

Graphique 1 : Evolution des dépenses TP des départements



Source : Budgets primitifs des départements traités par le Cabinet FSL

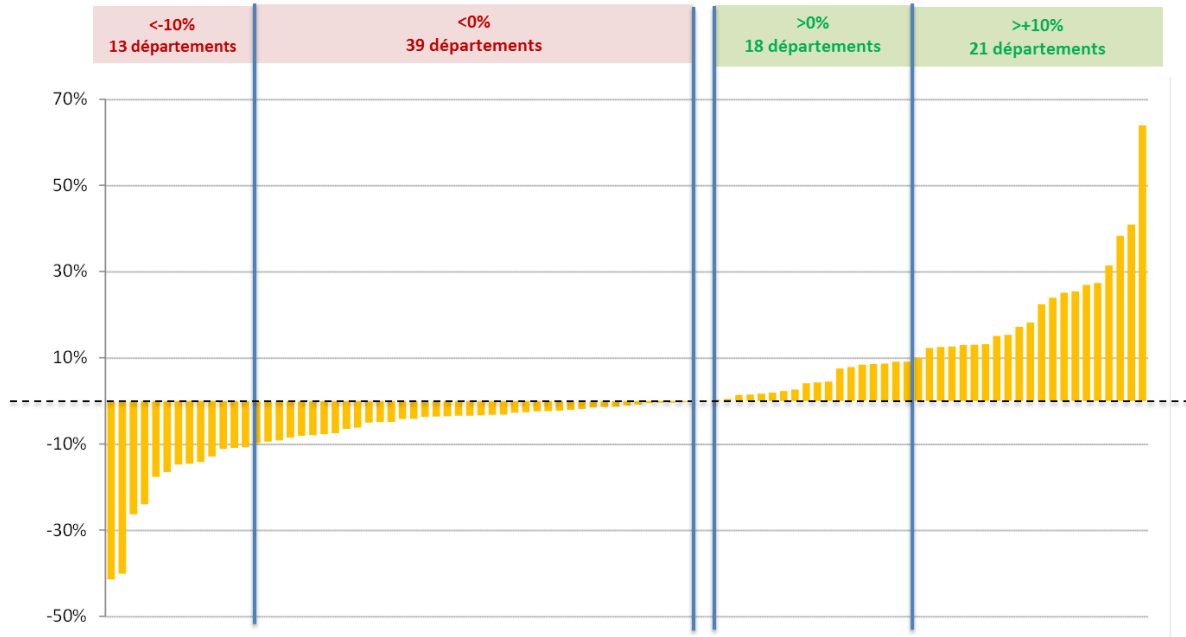
Cette stabilisation masque cependant des disparités importantes :

- Les subventions et les dépenses d'entretien reculent nettement, respectivement -3,5% et -6,1%. Conséquences, la capacité d'entraînement pour l'investissement des autres niveaux de collectivités (subventions aux communes rurales par exemple) diminue, et la qualité des réseaux et le service aux usagers vont continuer à se dégrader.
- Les dépenses d'investissement direct des départements augmentent de +2,9% alors qu'elles accusaient encore une baisse de 1,9% en 2017. Ce retournement (le premier depuis 2013) est encourageant sur la capacité des départements à retrouver une dynamique dans leurs projets d'infrastructures.

Dépenses TP totales	Investissement direct Part travaux	Subventions	Entretien
+0,5%	+2,9%	-3,5%	-6,1%

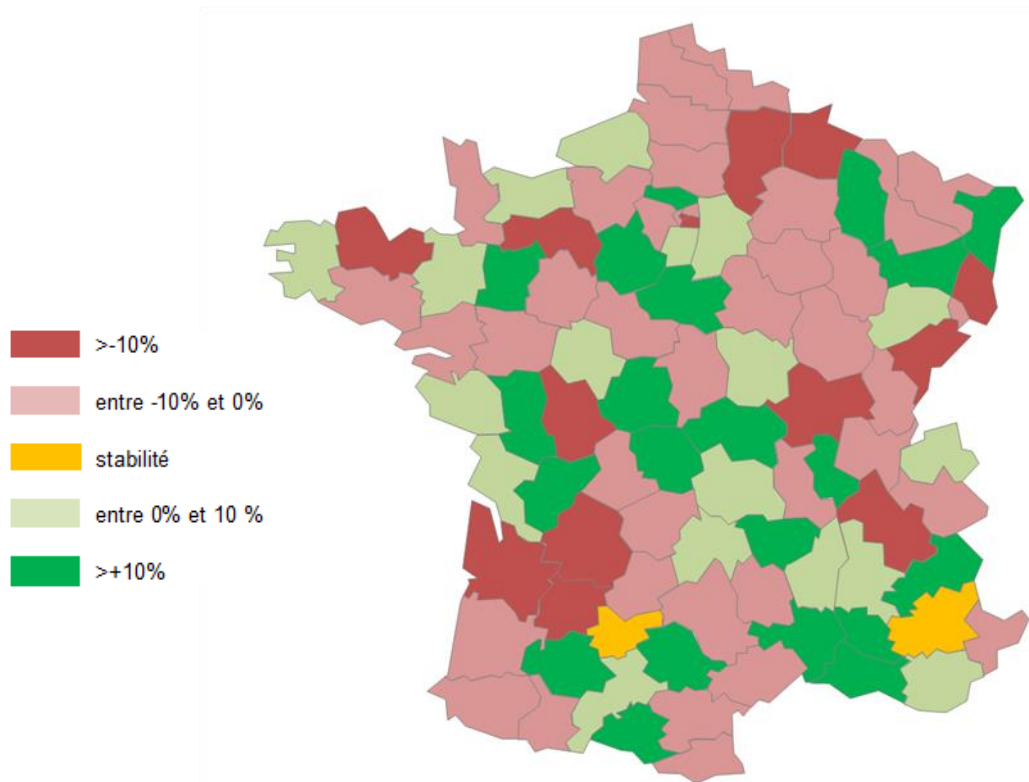
- Comme chaque année, ces chiffres recouvrent des réalités très disparates localement. Les dépenses TP baissent de plus de 10% dans 13 départements alors qu'à l'inverse elles progressent de plus de 10% dans 21 départements. 39 départements se situent entre -10% et 0%.

Graphique 2 : Dispersion des départements selon l'évolution de leurs dépenses TP



Source : Budgets primitifs des départements traités par le Cabinet FSL

Carte 1 : Les départements selon l'évolution de leurs dépenses TP



Source : Budgets primitifs des départements traités par le Cabinet FSL

Quel avenir pour l'investissement des départements ?

La chute des dépenses TP des départements a été colossale : depuis le point haut de 2007, elle a été de -37% au global et atteint même -44% pour les crédits d'entretien.

Les départements sont financièrement plus fragiles que les autres échelons de collectivités du fait notamment du poids des dépenses sociales. Ils bénéficient toutefois depuis 4 ans d'une ressource très dynamique, les droits de mutation, qui a contrebalancé la baisse des dotations de l'Etat. En 2018, le maintien des dotations et les efforts de fonctionnement ont permis de confirmer une reprise de l'investissement amorcée en 2017. Cependant, celle-ci ne profite pas aux dépenses d'infrastructures et de réseaux : en particulier, les subventions et les dépenses d'entretien baissent encore sensiblement.

La réforme globale de la fiscalité locale, qui doit accompagner la suppression totale de la taxe d'habitation d'ici 2020-2021 soulève de nouvelles interrogations. D'après [le rapport de la mission Richard-Bur](#), la part départementale de la taxe sur le foncier bâti pourrait être transférée au bloc communal et être remplacée par une part de CSG entraînant une perte de leur pouvoir de taux. Une autre hypothèse évoquée par le rapport serait de renationaliser les DMTO et de les remplacer par un autre impôt national. Ces deux mesures conduiraient à une nouvelle perte de capacité des départements à agir sur le levier fiscal. A terme, si elles étaient retenues, ces mesures pourraient différer encore la reprise de leurs investissements. Pourtant, leur rôle est essentiel à la cohésion des territoires, notamment dans les communes rurales. Pour éviter encore un creusement des inégalités et la constitution de « territoires oubliés », l'investissement des départements reste un levier à ne pas négliger.

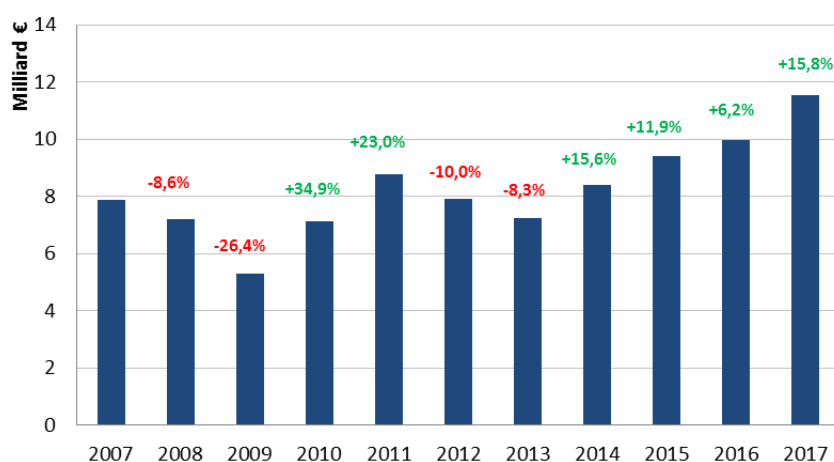
Sylvain SIMÉON
simeons@fntp.fr
Tel : 01-44-13-32-26

LES DROITS DE MUTATION TOUJOURS PLUS HAUTS !

Les droits de mutation à titre onéreux (DMTO), en hausse de 16% en 2017, ont atteint un point haut à 11,5 Md€. Malgré sa volatilité et la difficulté à l'anticiper, cette recette, très dynamique depuis 2014, a permis de contrebalancer la baisse des dotations.

Pour la 4ème année consécutive, le produit des DMTO perçu par les départements a fortement augmenté. Son montant est passé de 7,4 Md€ en 2013 à 11,5 Md€ en 2017 (+59%).

Graphique 1 : Evolution du produit des DMTO perçu par les départements



Source : Calcul FNTP à partir des données du CGEDD

Excepté en 2016, la progression nette des DMTO a compensé la baisse de la DGF versée par l'Etat.

Tableau 1 : Evolution nette annuelle des DMTO et de la DGF

Md€	2014	2015	2016	2017
Hausse DMTO	+1,14	+1,00	+0,58	+1,58
Baisse DGF	-0,45	-1,06	-1,06	-1,09

Source : Calcul FNTP à partir des données du CGEDD, OFL

L'ensemble du territoire a profité de la dynamique de cette ressource puisque l'évolution a été positive dans l'intégralité des départements. La croissance a dépassé les 10% dans 84% d'entre eux.

Pour 2018, bien qu'un ralentissement soit envisagé, la dynamique sur les cinq premiers mois de l'année est toujours favorable, +5% par rapport à janvier-mai 2017 en ligne avec l'estimation de [La Banque Postale](#) de +6% à fin 2018.

La part des droits de mutation dans les recettes de fonctionnement s'accroît, augmentant la dépendance à une recette soumise au cycle immobilier. Elle s'établit à environ 15% en 2016 contre 11% en 2013. Un retournement de cycle est difficile à anticiper et les conseils départementaux doivent rester vigilants en intégrant le caractère volatile de cette recette sans toutefois faire preuve d'une prudence excessive.

DSIL : une dotation à mobiliser pour les transports du quotidien

La Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) permet aux communes et intercommunalités de profiter d'une source de financement complémentaire pour réaliser leurs projets. Les infrastructures de mobilité font partie des projets éligibles mais bénéficient encore assez peu de la DSIL. Alors que le gouvernement souhaite mettre les « transports du quotidien » au cœur de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), les collectivités doivent se saisir de cette opportunité pour financer ce type d'équipements qui favorisent les déplacements et la cohésion territoriale.

Un mécanisme pour soutenir l'investissement du bloc communal

Créé sous forme d'un fonds de soutien en 2016, le dispositif a été reconduit en 2017 puis transformé en dotation et pérennisé à partir de 2018. Son objectif était à l'origine de limiter l'impact de la baisse des dotations sur l'investissement. Malgré l'arrêt de la baisse de la Dotation globale de fonctionnement (DGF) et le redémarrage de l'investissement public local en 2017 et 2018, son niveau reste à un niveau bas, d'où la nécessité de maintenir ce mécanisme de soutien.

Composition du FSIL et de la DSIL entre 2016 et 2018

FSIL 2016	DSIL 2017	DSIL 2018
<ul style="list-style-type: none"> • 500 M€ grandes priorités d'investissement • 300 M€ pour la revitalisation et le développement des centres-bourg 	<ul style="list-style-type: none"> • 440 M€ pour les grandes priorités d'investissement • 130 M€ pour le financement des projets du Pacte Etat/Métropoles 	<ul style="list-style-type: none"> • 615 M€ pour les grandes priorités d'investissement

Les projets concernés dans les grandes priorités d'investissement définies par l'Etat pour pouvoir profiter de la DSIL 2018 :

- Rénovation thermique
- Transition énergétique
- Energies renouvelables
- Mise aux normes et sécurisation des équipements publics
- Infrastructures de mobilité
- Infrastructures en faveur de la construction de logements
- Hébergements/ équipements publics rendus nécessaires par l'accroissement de population
- Numérique et téléphonie mobile
- Création, transformation, rénovation de bâtiments scolaires

Un effet d'entraînement

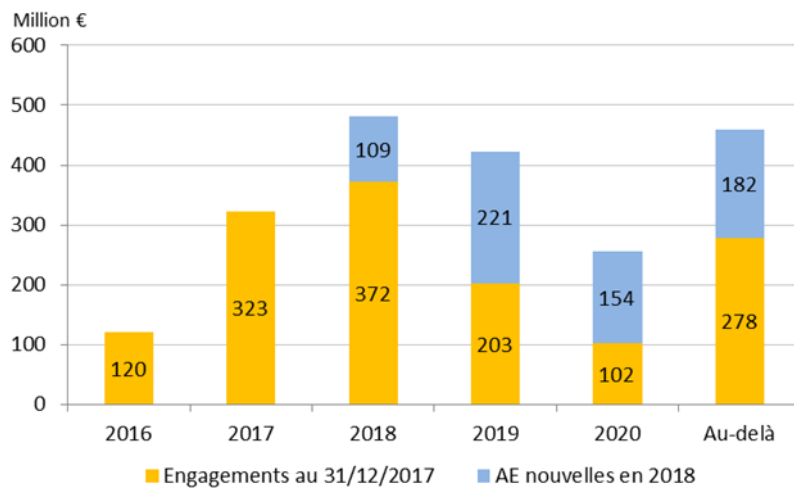
3786 projets financés

423 M€ de dotations attribuées en AE

1,97 Md€ d'investissement total

En 2017, le FSIL a permis d'aider au financement de 3 800 projets grâce à 423 M€ d'autorisations d'engagement. Le total des projets financés atteint 1,97 Md€. L'effet de levier calculé par la DGCL s'établit à près de 5.

Graphique 1 : Répartition annuelle des crédits de paiements

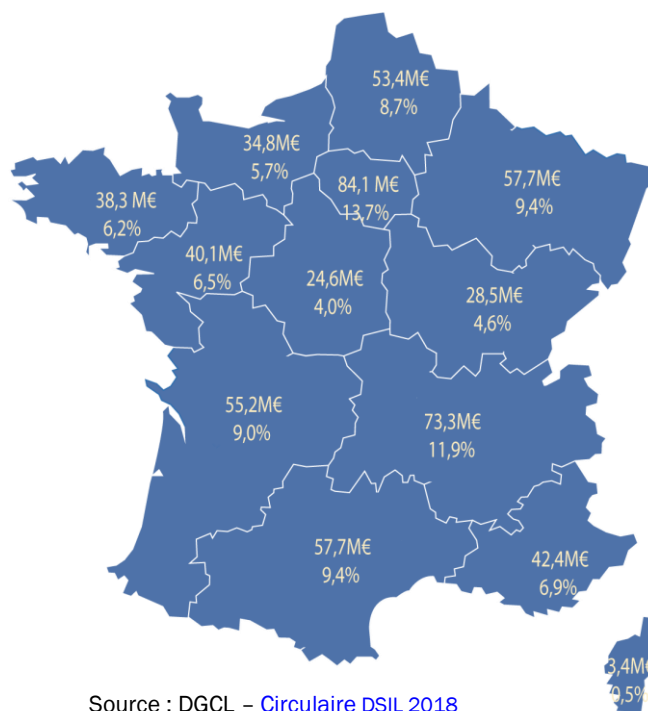


Source : [Rapport Cour des comptes - Relations avec les Collectivités territoriales 2017](#)

Le dispositif est monté peu à peu en puissance et a un effet durable dans le temps. En effet, les autorisations d'engagement génèrent des crédits de paiements qui s'étalent sur plusieurs années. Ceux de la DSIL 2017 peuvent, par exemple, être versés jusqu'en 2020, ceux de la DSIL 2018 jusqu'en 2024. Un constat positif à nuancer toutefois puisque seuls 160 M€ de crédits de paiements ont été consommés en 2017 sur les 323 M€ prévus.

Carte 1 : Montants attribués par région au titre de la DSIL 2018

L'Outre-Mer représente 3,5% de l'ensemble (21,4 M€)

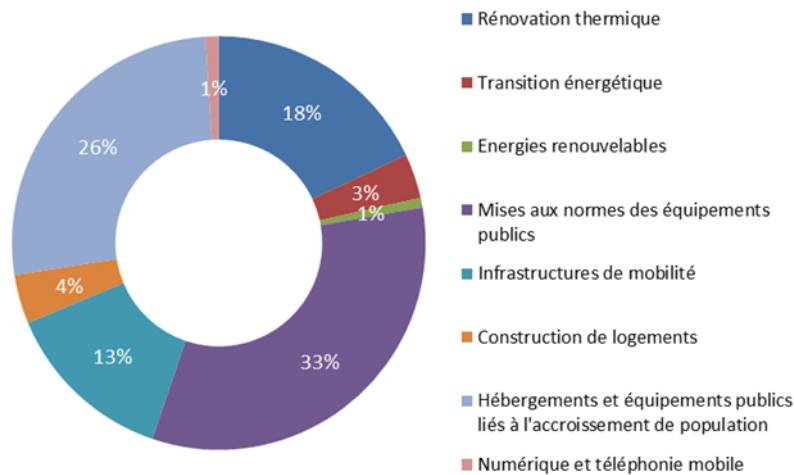


Source : DGCL - [Circulaire DSIL 2018](#)

Une ressource trop peu mobilisée pour les projets de mobilité

70% des projets aidés par la DSIL concernent la mise aux normes des équipements publics, la construction de logements ou d'équipements publics liée à l'accroissement de population et la rénovation thermique des bâtiments. Les infrastructures de mobilité n'arrivent qu'en 4ème position (13%).

Graphique 2 : Répartition des montants de la DSIL par thématique en 2017



Source : DGCL – [Rapport Cour des comptes Mission Relations avec les Collectivités territoriales](#)

307 projets de mobilité ont bénéficié de 56 M€ d'autorisations d'engagement de DSIL en 2017 totalisant 270 M€ d'investissements soit un taux moyen de subvention de 21,1%.

Pour 2018, [la circulaire envoyée aux préfets de région](#) en mars dernier précise qu'au moins un tiers de chaque enveloppe régionale devra être alloué « aux priorités définies pour la DSIL dans le cadre de l'axe prioritaire « accélération de la transition écologique » du Grand plan d'investissement (GPI), à savoir l'initiative 2 « réduire l'empreinte énergétique des bâtiments publics » et l'initiative 4 « soutenir le développement de solutions de transport innovantes et répondant aux besoins des territoires ». Compte tenu des enjeux et des besoins en matière de mobilité dans les collectivités territoriales, il est essentiel que l'enveloppe consacrée à cette dernière initiative monte en puissance.

Extrait de la circulaire DSIL 2018

c) Le développement d'infrastructures en faveur de la mobilité

La mobilité est un enjeu essentiel du développement territorial. En fonction du caractère urbain ou rural des collectivités, les stratégies de mobilité sont distinctes. Il vous appartient donc, au regard des caractéristiques et des besoins locaux, d'apprécier la pertinence des projets liés au développement d'infrastructures en faveur de la mobilité.

Une des initiatives du GPI est relative au développement de solutions de transports innovants répondant aux besoins des territoires. Vous pourrez donc financer des projets en matière de transport durable dans le cadre du GPI, par exemple le développement de plateformes de mobilité et les aménagements et installations pour la pratique de mobilités actives (en premier lieu le vélo). Les investissements concourant au seul développement de l'usage particulier du véhicule thermique (autosolisme) ne peuvent être soutenus au titre de cette initiative et ne rentrent de fait pas dans l'objectif d'allocation de 33 % de votre enveloppe aux priorités définies pour la DSIL dans le cadre du GPI.

Quel impact pour les Travaux Publics ?

Dans la loi de programmation 2018-2022, les collectivités sont invitées à limiter à la fois leurs dépenses de fonctionnement et leur endettement. Si l'épargne brute peut profiter de cette contrainte, le recours à l'emprunt va s'en trouver limité. Toute recette d'investissement, telle que la DSIL, est donc de nature à favoriser directement les dépenses d'équipement des collectivités.

Les montants de DSIL consacrés à la mobilité restent encore relativement modestes. Toutefois, l'effet d'entraînement significatif d'une telle subvention et la volonté affichée du gouvernement à faire des transports du quotidien une priorité, doit inciter les collectivités à solliciter davantage la DSIL pour les infrastructures au service de la mobilité.

Sylvain SIMÉON
simeons@fnpt.fr
Tel : 01-44-13-32-26

CONTRATS DE PLAN ETAT-REGIONS 2015-2020 : A quand l'accélération ?

Depuis le début de leur négociation, les Contrats de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 enchaînent les retards. Leur signature est intervenue avec plus d'un an de décalage sur le calendrier et leur exécution connaît un démarrage lent. Les délais d'instruction des projets restent longs mais ces contrats buttent aussi sur les contraintes budgétaires de l'Agence de financement des infrastructures (AFITF).

Mise à jour de l'article publié dans les dossiers économiques de mars 2018

CPER 2015-2020 : quelques rappels des enjeux « Mobilité » Les Contrats de plan Etat-Région en bref

Un contrat de plan État-région (CPER) est un document par lequel l'État et une Région actent la programmation et le financement pluriannuels de projets d'aménagement du territoire tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir. Son exécution se fait sur une durée de six ans et il comporte six volets essentiels : mobilité multimodale ; enseignement supérieur, recherche et innovation ; transition écologique et énergétique ; numérique ; innovation, filières d'avenir et usine du futur ; territoires auxquels s'ajoute une priorité transversale : l'emploi.

Le CPER constitue donc un cadre de partenariat privilégié entre l'Etat, les Régions et les autres collectivités locales pour catalyser les investissements.

CPER 2015-2020 : Un calendrier qui dérape dès l'origine

Dès leur négociation, les Contrats de plan 2015-2020 ont cumulé les retards. Succédant aux Contrats de projets 2007-2013, ils auraient en effet dû entrer en vigueur en 2014. Or, ils n'ont été signé qu'à l'été 2015 dans l'ensemble des Régions avec une clause de revoyure dès l'année 2016 pour ajuster les contrats au format des nouvelles grandes Régions.

En conséquence, c'est avec près de deux années de retard que cette génération de contrats de plan a enfin vu le jour sous sa forme définitive.

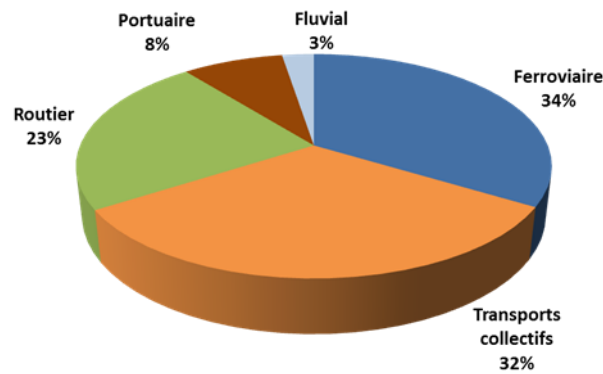
Des enjeux considérables pour l'investissement en infrastructures de transport

Le volet « Mobilité » constitue le principal axe d'investissement des CPER : l'ensemble des Contrats de Plan (y compris deux contrats de plan inter-régionaux -CPIER- et 5 collectivités d'outre-mer) compte 23,4 milliards d'euros de crédits contractualisés entre 2015 et 2020.

Environ les trois-quarts de ces crédits reviennent à des modes alternatifs à la route (ferroviaire, transports collectifs, fluvial et portuaire).

L'Etat contribue directement aux CPER à hauteur de 6,8 milliards d'euros pour les investissements liés à la mobilité, via des fonds de concours provenant de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Graphique 1 : Répartition modale des crédits mobilité inscrits aux CPER et CPIER



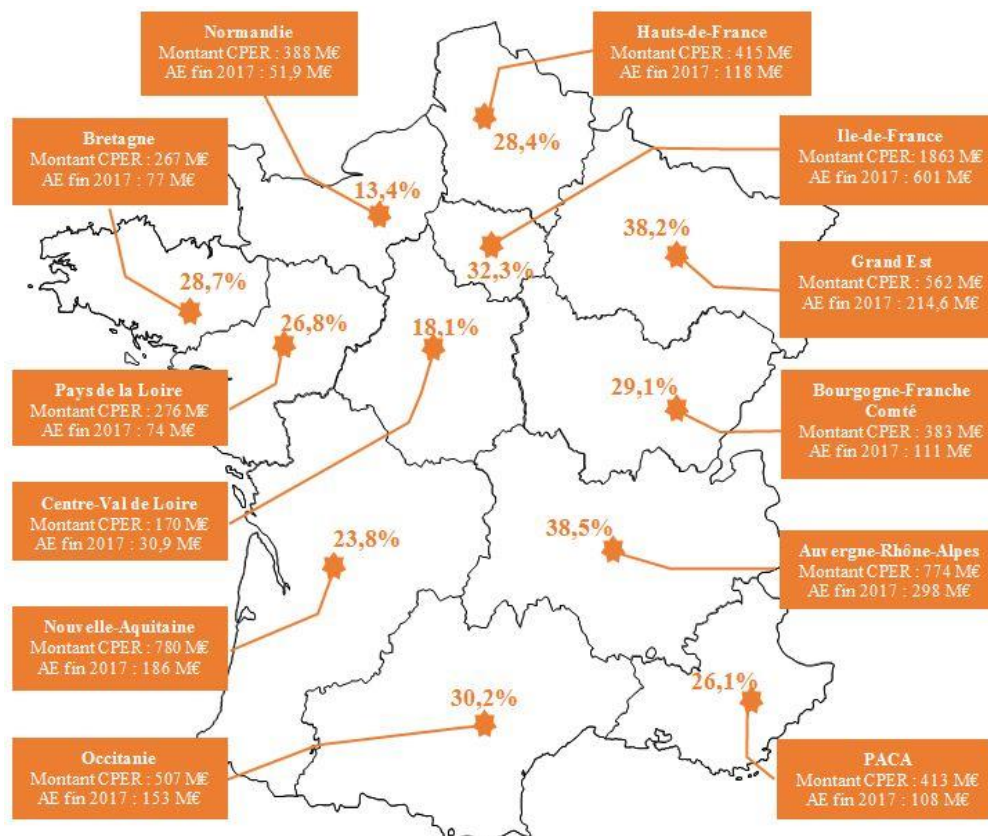
Total crédits « Mobilité » contractualisés (tous financeurs) : 23,4 Md€

Source : Ministère de la transition écologique et solidaire

**Un retard conséquent dans la quasi-totalité des régions
Des taux d'engagement et d'exécution très en retrait**

La fin de l'année 2017 marque la mi-parcours « théorique » des CPER 2015-2020. Les cartes ci-dessous présentent l'avancement des Contrats de Plan en termes d'autorisations d'engagements de l'Etat (estimés à fin 2017) et de consommation des crédits de paiement à fin 2016.

Carte 1 : Taux d'exécution des CPER par l'Etat en autorisations d'engagements (AE) à fin 2017

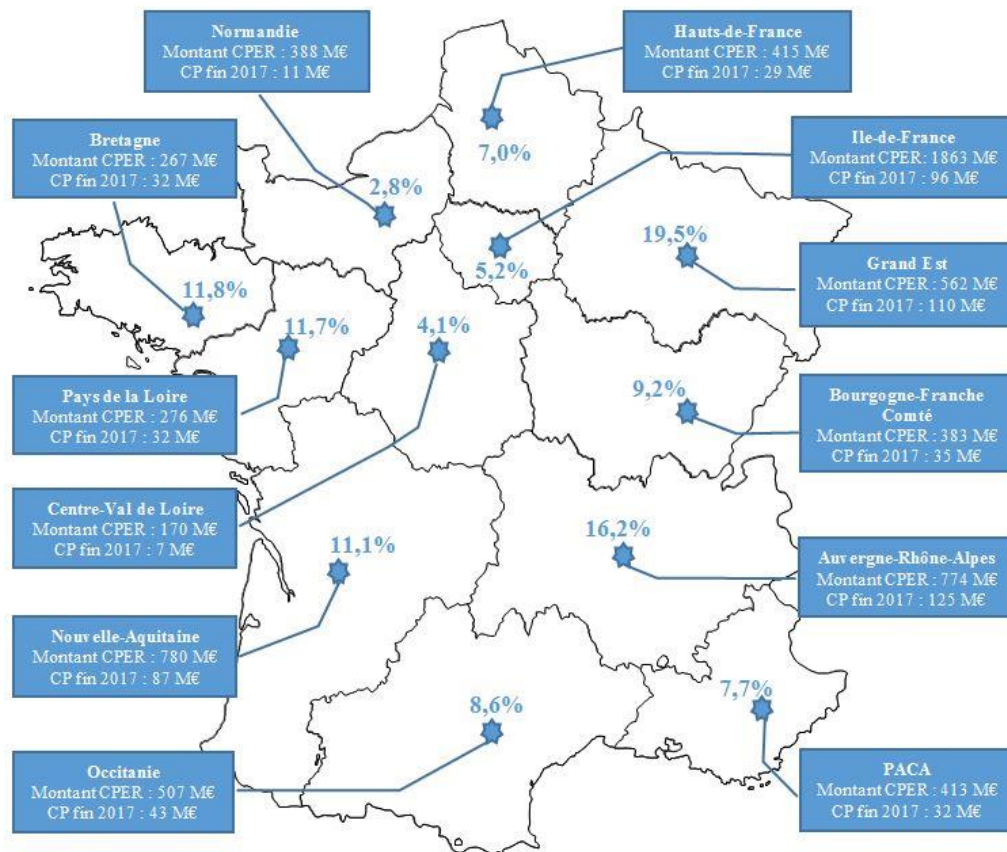


Source : d'après données DGITM

A fin 2017, le taux d'engagement des CPER s'établit à 29% au niveau national. Si la comparaison avec la génération précédente reste complexe (voir encadré ci-après), ce taux semble inférieur à l'engagement à mi-parcours des précédents contrats de projets. Les délais de lancement de projets expliquent en partie cette lente montée en puissance des autorisations d'engagement en début de contractualisation mais l'élément d'explication principal reste l'impossibilité financière pour l'AFITF d'engager les CPER au rythme souhaitable pour leur réalisation sur la période. Pour rappel, le budget de l'AFITF s'élève en 2017 à 2,2 milliards € alors qu'entre 3 et 3,5 milliards € seraient nécessaires pour honorer tous les engagements et projets annoncés par l'Etat ces dernières années.

Par ailleurs des disparités importantes apparaissent selon les régions en matière de rythme d'engagement : 13% du CPER de Normandie est engagé contre près de 40% en région Auvergne-Rhône-Alpes.

Carte 2 : Taux d'exécution des CPER par l'Etat en crédits de paiement (CP) à fin 2017



Source : d'après données DGITM

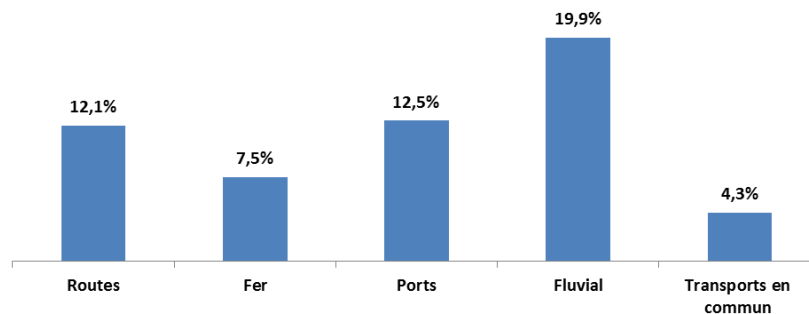
Le taux de réalisation en crédits de paiement de l'Etat demeure très faible et s'établit à 9,3 % en moyenne nationale avec de fortes disparités selon les régions.

Des taux d'exécution très faibles quel que soit le mode

Le taux d'exécution de la part Etat des CPER demeure très faible quel que soit le type d'infrastructures considéré. A fin 2017, il n'est ainsi que de 7,5% en moyenne pour le volet ferroviaire (2,1Md€ de crédits Etat inscrits) contre 12,1% pour le volet routier (3,3Md€ de crédits inscrits) . Pour de nombreux chantiers, les engagements pris dans la contractualisation ne sont pas au rendez-vous : ceci concerne aussi bien l'entretien-modernisation de lignes ferroviaires d'intérêt régional que des projets routiers liés au désenclavement ou à la mise en sécurité d'itinéraires encore très accidentogènes.

Quant au volet transport en commun (1,4 Md€ de crédits inscrits), la situation est encore plus dégradée avec un taux d'exécution de seulement 4,3%.

Graphique 2 : Taux d'exécution en crédits de paiement (CP) par type d'infrastructures à fin 2017



La difficile comparaison avec les Contrats de projets (CPEP 2007-2013)

La comparaison, tant en montant qu'en rythme d'exécution, avec la génération de contrats précédents est complexe. Entre 2007 et 2013, les Contrats de Projet Etat-Région comportaient en effet un volet mobilité mais il n'intégrait pas le mode routier. Celui-ci était intégré à un Programme de modernisation des itinéraires (PDMI) sur la période 2009-2014 pour lesquels le suivi reste difficile.

Il apparaît toutefois que malgré leur prolongation jusqu'en 2014, les Contrats de projets n'ont pu être exécutés qu'à 86% en engagements et à 65% en crédits de paiement (le solde des crédits de paiement étant reporté sur la période suivante). Quant aux PDMI, leur taux d'exécution n'a été que de 41% avec de fortes disparités selon les régions.

Vers une revoyure pour les CPER ?

Les CPER prévoient une clause de revoyure à mi-parcours. Compte-tenu de leur faible taux d'engagement, il apparaît d'ores et déjà probable que les CPER devront être prolongés au-delà de 2020 : dans son rapport sur l'exécution budgétaire du programme 203, la Cour des Comptes souligne que selon le ministère, cette génération de CPER devrait se poursuivre jusqu'en 2022 ou 2023. En cohérence avec les Assises de la mobilité et les travaux du Conseil d'Orientation des infrastructures, les CPER pourraient faire l'objet d'une révision prochainement.

Il apparaît aujourd'hui urgent de relancer la dynamique de la contractualisation entre l'Etat et les Régions. Plusieurs raisons viennent motiver cette nécessaire accélération des CPER :

- Ils sont une réponse à la problématique des transports du quotidien souhaitée par le Président de la République et la Ministre des Transports : 6,7 milliards € d'investissements concernent la modernisation des infrastructures ferroviaires existantes et 3,5 milliards € sont consacrés aux interconnexions avec les transports urbains par exemple.
- Ils contribuent à la cohésion du pays : ce mode de contractualisation est un élément de planification et d'équilibre entre les territoires. Les investissements concernés sont de plus des catalyseurs du développement économique et de l'emploi local.
- En privilégiant les investissements dans des modes de transports sobres en carbone, les CPER sont un outil de la transition écologique pour le pays.

La mise en place de ressources pérennes, tant du côté de l'Etat (AFITF) que des Régions, fléchées vers les infrastructures, seront l'une des clés pour la réalisation des CPER.

La Loi d'orientation des mobilités et son volet programmation et financement des infrastructures devront donc apporter rapidement des réponses concrètes et fournir une visibilité et un cadre financier afin que les Contrats de plan puissent être menés à leur terme.

Jean Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fntp.fr
 01.44.13.32.23

COHESION DES TERRITOIRES : les infrastructures assurent le lien

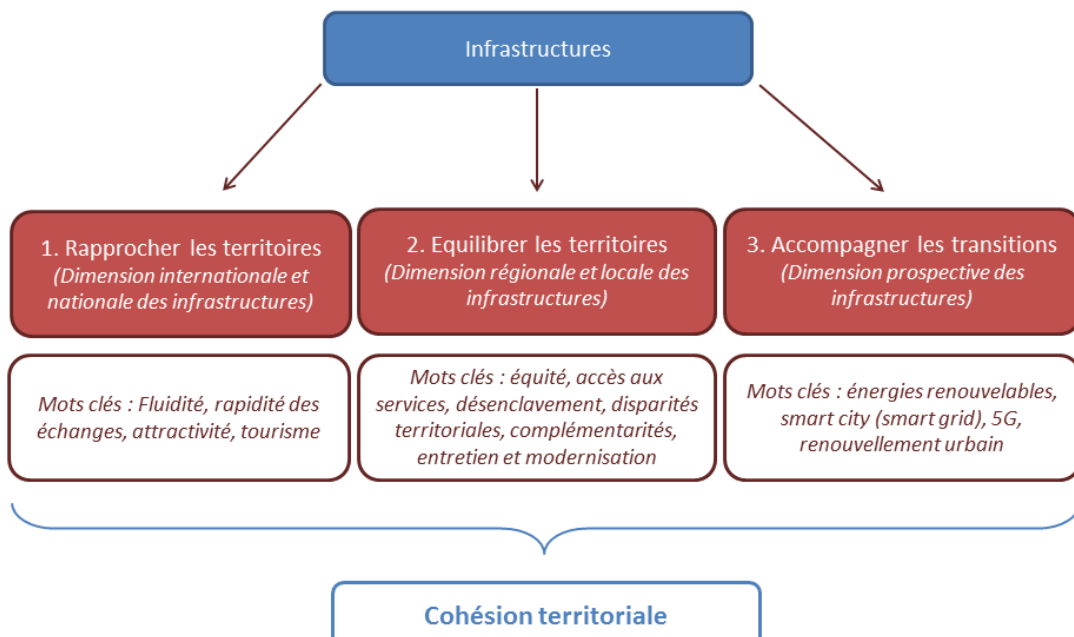
Les infrastructures façonnent les territoires. Les réseaux numériques de dernière génération connectent les Hommes, les infrastructures de transports relient les pôles d'emplois et de logements, les réseaux d'adduction et d'assainissement assurent la distribution et le traitement d'une eau de qualité, les centrales de production d'énergie et réseaux de transport fournissent sans interruption de service aux ménages et aux entreprises une énergie décarbonée... Cet article propose d'explorer les différentes façons dont les infrastructures influent, aujourd'hui et demain, sur la cohésion territoriale en France.

Les infrastructures au cœur de la cohésion des territoires

La politique d'aménagement des territoires s'articule autour de trois objectifs principaux :

1. **Rapprocher les territoires éloignés** : réduire les « distances » entre les territoires et favoriser les échanges commerciaux, le tourisme national et international, la mobilité professionnelle...
2. **Créer les conditions d'un développement équilibré des territoires** : soutenir le rattrapage des territoires et lutter contre les inégalités territoriales.
3. **Accompagner les transitions des territoires, en cours et à venir** : saisir les opportunités de développement des transitions afin de rendre les territoires plus « intelligents », résilients et économes en ressources.

Graphique 1 : Vision schématique du rôle des infrastructures dans la politique d'aménagement des territoires



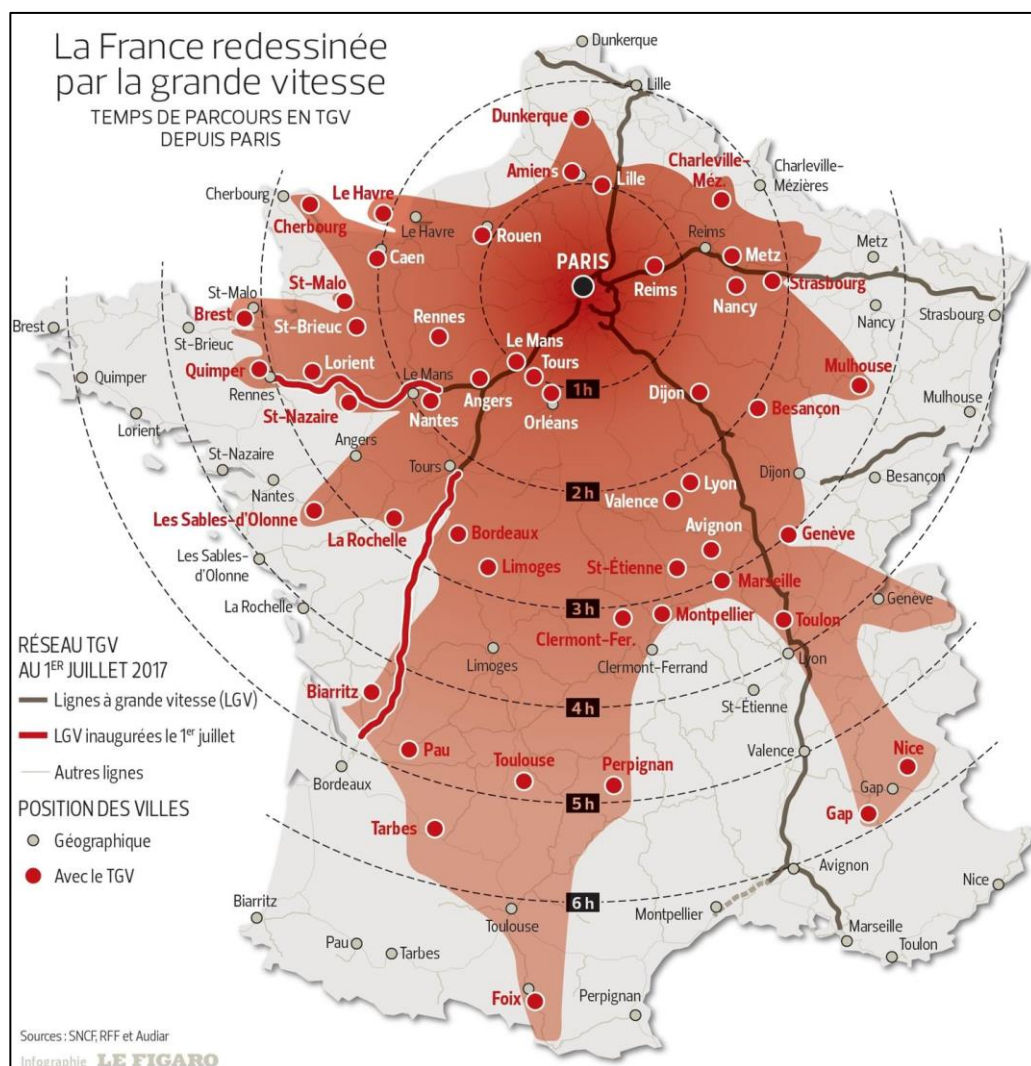
Rapprocher les territoires éloignés

Structurer le territoire national

La construction de grands axes structure le territoire français. Les liaisons entre métropoles permettent de fournir une base de développement du pays multi-polarisée par l'irrigation des grands pôles du territoire en fluidifiant les échanges de biens, de services et de personnes (salariés, touristes, habitants) à travers le pays. Les réseaux fluviaux, autoroutiers, de routes nationales et de TGV notamment, existants et en construction, constituent la principale maille du territoire.

Récemment, l'ouverture des lignes nouvelles à grande vitesse Paris – Rennes et Tours – Bordeaux ont contribué à renforcer le maillage national (voir graphique 2). 350 000 voyageurs supplémentaires ont ainsi emprunté le train entre Bordeaux et Toulouse depuis l'ouverture de la LGV Paris – Bordeaux en juillet 2017 (Source SNCF Réseau). La nouvelle ligne a également incité de nombreuses entreprises à installer une agence ou leur siège social dans la capitale de la Nouvelle Aquitaine, entraînant la création de plus de 2 000 emplois nets en un an sur Bordeaux Métropole (Source Invest in Bordeaux).

Carte 1 : Carte isochrone des LGV en France



Source : Article [Le Figaro](#) du 02/07/2017.

Faciliter les échanges internationaux

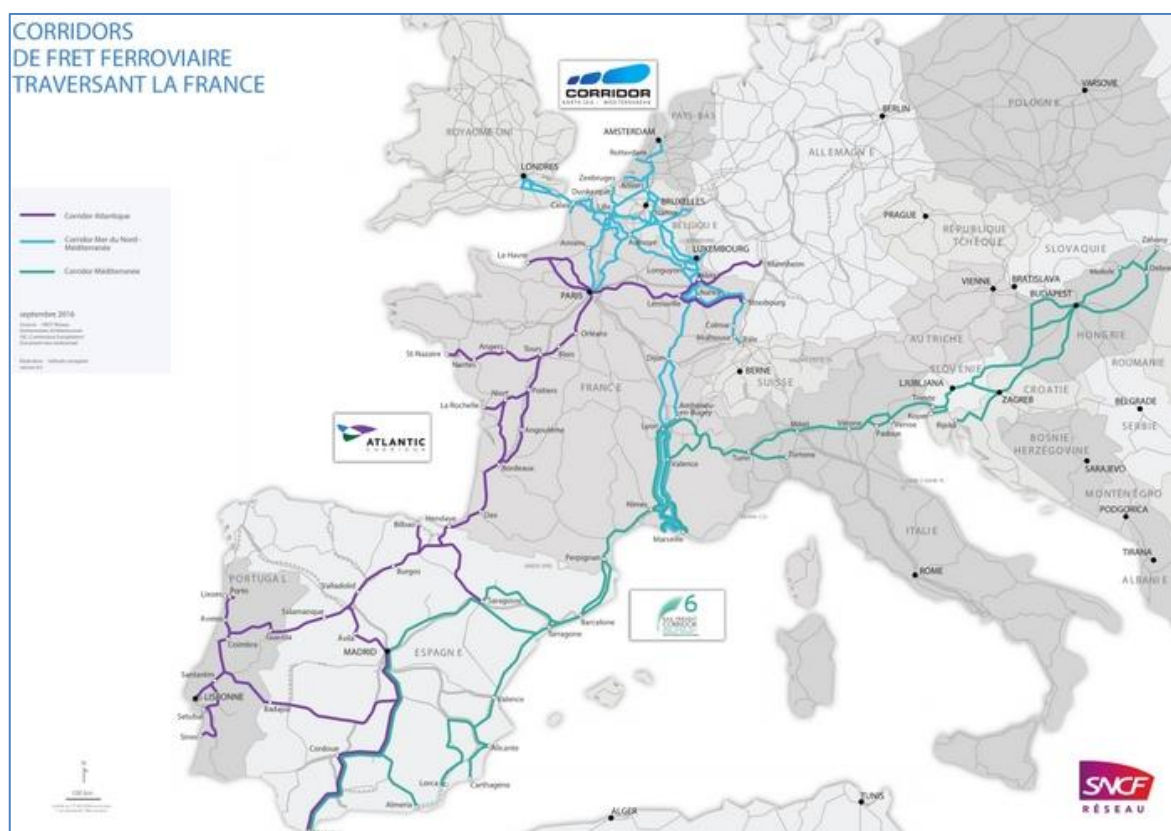
Les infrastructures favorisent l'ouverture du pays avec le monde extérieur dans un contexte où les échanges internationaux sont de plus en plus importants. Entre 1950 et 2010, le volume des exportations mondiales a été multiplié par 33 (Source Organisation mondiale du commerce). Le trafic des passagers des aéroports français a augmenté de 26,3 % entre 2007 et 2017 (Source Union des Aéroports Français 2018). En 2017, près de 87 millions de touristes étrangers ont visité la France (Source DGE 2018) et ils devraient être 100 millions à horizon 2020.

Gares, ports, aéroports constituent les portes d'entrées principales de la France avec l'étranger. Ces premiers points de contact avec l'extérieur sont essentiels : investir dans ces infrastructures est donc primordial. Récemment, le port du Havre a ainsi annoncé le lancement d'un plan d'agrandissement et de modernisation pluriannuel de 500 millions d'euros.

Renforcer la cohésion européenne

L'essence même de la cohésion européenne se traduit à travers le développement de projets communs. Le 9 mai 1950, le ministre des Affaires étrangères français, Robert Schuman, déclarait ainsi que « L'Europe (...) se fera par des réalisations concrètes, créant d'abord une solidarité de fait ». Les projets d'infrastructures entre la France et ses partenaires européens y participent grandement, comme les interconnexions énergétiques avec l'Irlande ou l'Espagne ou encore les corridors de fret européen (voir graphique 3), dont la liaison ferroviaire Lyon-Turin avec l'Italie par exemple.

Carte 2 : Corridors européens de fret ferroviaires



Source : SNCF Réseau. 2016.

Soutenir l'attractivité et le rayonnement des territoires

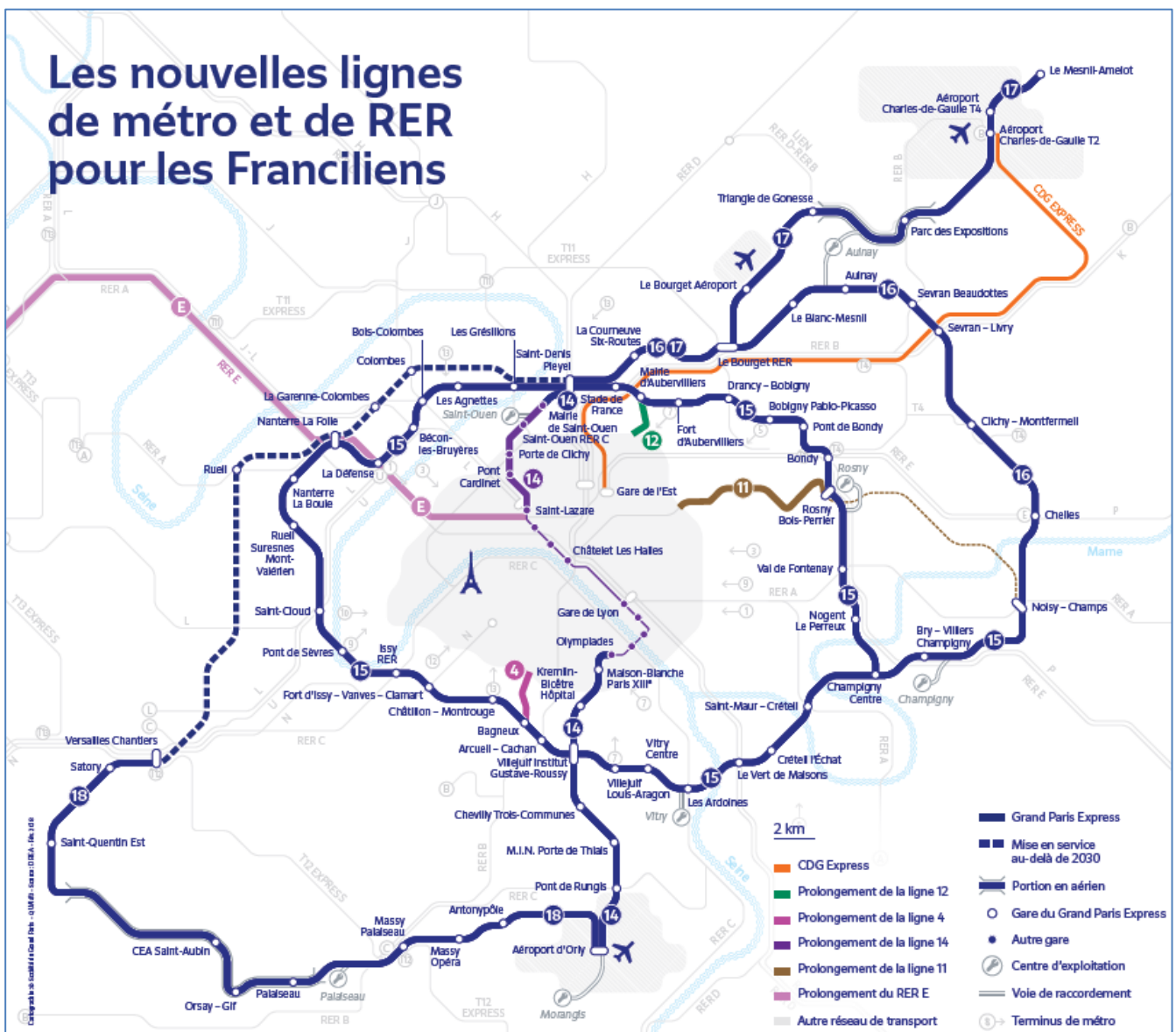
Attirer les capitaux et les talents dans un contexte de concurrence entre villes-monde est primordial. Or, la présence d'infrastructures est une condition prioritaire d'implantation des entreprises étrangères et d'attractivité pour leurs salariés. L'accessibilité internationale et les infrastructures représentent le 3^e atout de la France pour les dirigeants internationaux (Source EY 2017). Le projet du Grand Paris attire

par exemple de nombreux capitaux étrangers et permet de mettre la lumière sur la région capitale. Paris-Région se situe ainsi au 3^{ème} rang mondial pour les investissements internationaux greenfield, créateurs d'emplois et de valeur en 2017 (Source KPMG 2018).

L'accueil de grands évènements est également déterminé par l'attractivité internationale des territoires et la qualité de ses infrastructures. Le projet du Grand Paris Express, un réseau de transport de 200 km (voir graphique 4), a été déterminant pour l'attribution de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 à la France.

La présence d'infrastructures peut également mettre en valeur la « richesse » du patrimoine naturel d'un territoire, voire devenir un lieu touristique à part entière. Le viaduc de Millau en est un bon exemple. Reconnu internationalement, il est labellisé « Grand site d'Occitanie » pour son importance touristique majeure. Il est ainsi le 26[°] site touristique de France, avec 1 million de visiteurs en moyenne par an (Source Direction Générale des Entreprises 2017).

Carte 3 : Réseau du Grand Paris Express



Source : Société du Grand Paris, 2018.

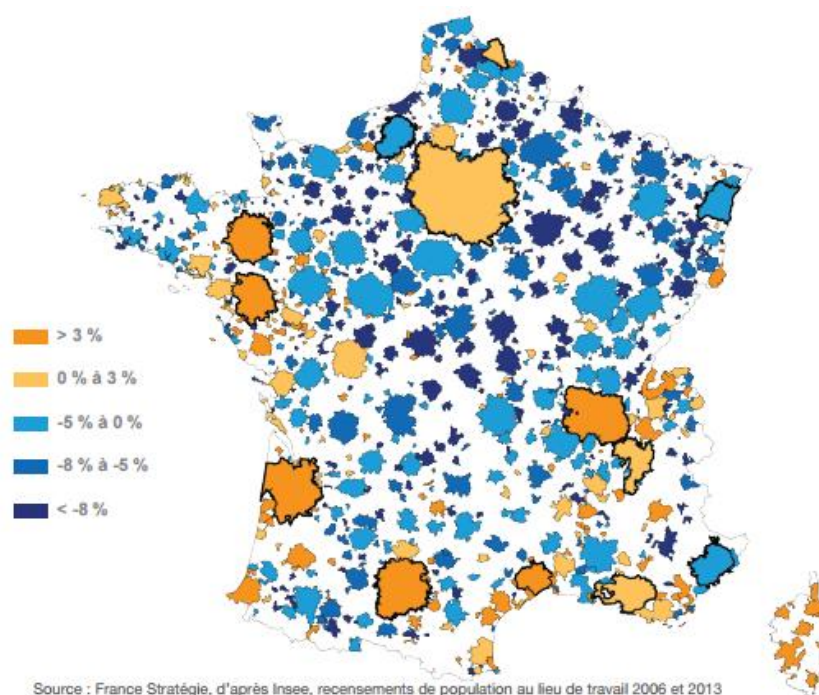
Créer les conditions d'un développement équilibré des territoires

Assurer l'équité dans les territoires

Les territoires français connaissent des dynamiques de développement inégales (voir graphique 5) pouvant se traduire par un sentiment d'être « oublié » parmi les citoyens des territoires ou quartiers de villes les plus en difficulté. Par exemple, le dynamisme de l'emploi des grandes aires urbaines (+500 000 habitants, hors Paris) a augmenté de 1 % en moyenne entre 1975 et 2012, contre seulement +0,6 % pour le reste des aires urbaines et diminué de 0,1 % dans les communes isolées (Source CGET 2017).

Les trajectoires de développement sont accentuées par le niveau d'équipement en infrastructures des territoires. Alors que 84 % des Français estiment que le train est un moyen efficace de dynamiser les territoires qu'il dessert, ils sont quatre sur dix à penser que leur satisfaction vis-à-vis des voyages en train s'est détériorée ces dernières années (Source Opinionway 2018). En effet, plus d'un train sur dix est en retard en France en 2017 (Source AQST 2017). L'entretien et la modernisation des infrastructures sont essentiels. Le nouveau contrat de performance SNCF Réseau – Etat 2017 -2026, doit permettre de réinvestir suffisamment dans le réseau pour améliorer ses performances et éviter le sentiment de « déclasserment » de certaines lignes et territoires.

Carte 4 : Evolution de l'emploi des 25 – 54 ans entre 2006 et 2013, par aire urbaine

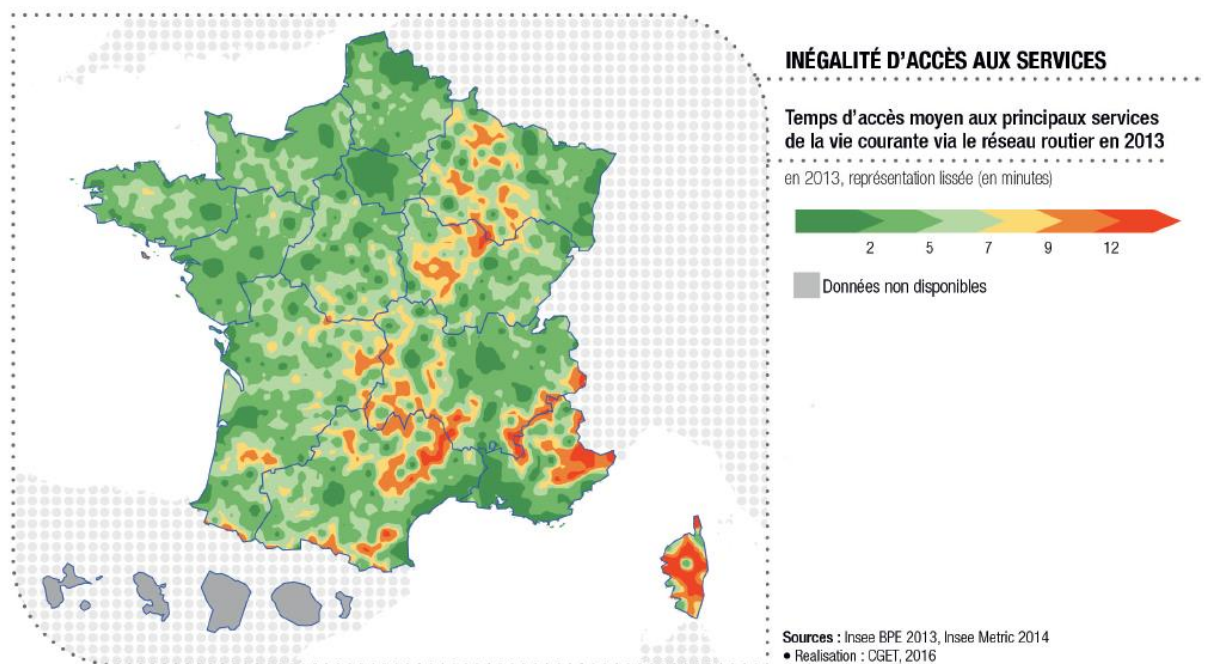


Source : [Dynamique de l'emploi et des métiers : quelle fracture territoriale ?](#), France Stratégie. 2017.

Désenclaver les territoires et les populations

De nombreux citoyens sont confrontés à des difficultés d'accès à un service ou des emplois (voir graphique 6). Un Français sur quatre a déjà dû renoncer à un travail ou à une formation faute de moyen de transport, tandis que 40 % d'entre eux estiment ne pas disposer d'un accès facile et rapide au réseau de transport local. 80 % du territoire et 30 % de la population sont ainsi situés dans des « zones blanches de mobilité ». Des infrastructures de qualité contribuent à surmonter ces obstacles.

Carte 5 : Inégalité d'accès des Français aux services de base



Source : [Portraits de la France - vers un baromètre au service de la cohésion des territoires](#), CGET. 2017.

Réveiller les potentiels des territoires

Au-delà des liaisons de métropole à métropole, des réseaux capillaires créent du lien entre les métropoles, les villes de plus petite taille et les espaces ruraux qui les entourent. Ils accompagnent les stratégies locales de développement grâce à leur mise à niveau ou des constructions nouvelles d'infrastructures. Par exemple, la ligne de fret entre Bassens et le Bec d'Ambès, construite dans les années 20, s'était progressivement dégradée par manque d'investissement. Son renouvellement en 2016 a permis le maintien de circulation des 300 000 tonnes de marchandises annuelles qui transitent sur cette ligne à une vitesse de 50 km/h contre 20 km/h précédemment. Le renouvellement de cette ligne conforte ainsi la desserte d'une dizaine d'entreprises industrielles et préserve 300 emplois directs et environ 6 000 emplois indirects. Les Contrats de Plan Etat-Région participent notamment de ces dynamiques locales.

Les Contrats de Plan Etat – Région (CPER)

Un CPER est un document d'engagement entre l'État et une région sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants d'aménagement du territoire. Le volet « Mobilité » constitue le principal axe d'investissement des CPER : l'ensemble des Contrats de Plan compte 23,4 milliards d'euros de crédits contractualisés entre 2015 et 2020. Ces contrats sécurisent et modernisent des itinéraires routiers, ferroviaires ou fluviaux d'intérêt régional et permettent de mieux connecter des villes et des bassins d'activités à l'écart des grands axes structurants.

Un plan de désenclavement routier de 200 millions d'euros par an est également en discussion dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM).

Améliorer le cadre de vie

L'amélioration du cadre de vie et de travail est une préoccupation centrale des pouvoirs publics et des politiques de santé. Les populations sont de plus en plus surexposées au bruit, à la pollution, à la congestion, au stress... Des infrastructures performantes, adaptées et qui favorisent des déplacements propres permettent d'atténuer ces risques : contournements routiers ou ferroviaires, voies piétonnes et cyclistes, accessibilité PMR, places de centre-ville, parcs, aménagement de quais, mise en lumière du patrimoine... contribuent à offrir des conditions de vie apaisées aux citoyens. En Île-de-France, 40% des

trajets représentent moins de 5 kilomètres et pourraient ainsi être réalisés à vélo ou à pied par exemple.

La dévitalisation commerciale est également un phénomène inquiétant et qui s'aggrave : 87 % des centres-villes ont vu leur taux de vacance commerciale augmenter entre 2001 et 2015. C'est notamment le cas dans les centres des villes moyennes où le taux de vacance a augmenté de 6,1 % à 10,4 % entre 2001 et 2015. En 2015, 55 % des villes moyennes ont un taux de vacance supérieur à 10 % contre seulement 27 % dans les grandes villes. Les infrastructures jouent un rôle important pour la revitalisation des centres-villes. Les transports en commun font par exemple partie des trois priorités principales des Français pour revitaliser le centre-ville (Source IGF 2016).

Enfin, la sécurité (et le sentiment de sécurité) des citoyens est une composante du cadre de vie à prendre en compte. 91% des Français considèrent ainsi que l'éclairage public améliore leur sécurité (Source IPSOS 2015). Le niveau de protection des citoyens est aussi déterminé par la mise en sécurité des routes, des passages à niveau, des ponts, des voies ferrées, des digues...

Plan de revitalisation des villes

Le gouvernement a lancé en 2018 un plan de revitalisation des centres villes « Action cœur de villes » avec le triple objectif de repeupler les centres-villes, les rénover et combattre la vacance commerciale dont ils souffrent. 222 communes bénéficieront de 5 milliards d'euros d'aides de l'Etat pendant 5 ans.

Accentuer la solidarité entre les territoires

Les territoires bénéficient de manière hétérogène des ressources énergétiques, météorologiques, aquatiques, côtières... Les infrastructures permettent de pallier ces déséquilibres en transportant par exemple de l'eau ou de l'énergie d'une région à une autre. Par exemple, l'Île-de-France ne génère que 5% de l'électricité qu'elle consomme et est donc de ce fait, très dépendante des régions limitrophes « productrices nettes » d'énergie.

Dans le domaine de l'eau, certains bassins connaîtront un stress hydrique croissant dans les prochaines années et il est nécessaire d'assurer les connexions qui sécurisent l'accès à l'eau. C'est le cas de la Région Languedoc-Roussillon qui a lancé en 2012 le programme « Aqua Domitia ». Ce projet consiste à relier les réseaux alimentés par le Rhône avec ceux alimentés par le barrage des Monts d'Orb afin de sécuriser les ressources en eau qui se raréfient dans la région et préserver le milieu naturel.

Accompagner les transitions des territoires, en cours et à venir

Soutenir les nouvelles mobilités

La circulation des personnes (salariés, habitants, touristes) et la lutte contre les phénomènes de congestion est facilitée par l'émergence de nouvelles technologies dans les infrastructures comme la gestion dynamique des voies, les parkings intelligents... Le développement du véhicule autonome est également conditionné au développement d'infrastructures « intelligentes » pour pouvoir fonctionner en toute sécurité. La montée en puissance du véhicule électrique est aussi liée à l'adaptation des infrastructures actuelles et au déploiement des bornes de recharges électriques. Le gouvernement a ainsi fixé un objectif d'installation de 100 000 bornes de recharges publiques d'ici à 2020 sur le territoire français.

Le développement de l'intermodalité est un axe principal dans la politique des transports et le véhicule à la demande, l'autopartage, le co-voiturage... ne peuvent fonctionner sans infrastructures de qualité. Selon une enquête menée par Ipsos pour Transdev, 74 % des collectivités urbaines jugent prioritaire l'intermodalité entre les différents types de transport. De plus, 78 % pensent qu'il est important de mettre en place des services spécifiques et complémentaires tels que l'autopartage et les vélos en libre-service.

Accélérer la transition énergétique

La loi sur la transition énergétique pour une croissance verte adoptée en août 2015 prévoit de porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute en 2020 et 32 % en 2030. L'émergence des énergies renouvelables change profondément la production et la consommation de l'énergie : autoconsommation en développement, fermeture annoncée de centrales nucléaires, capacités de production d'énergie renouvelable supérieures dans les régions ensoleillées, venteuses, cotières ou agricoles, potentiel plus important d'implantation de nouvelles sources de production dans les régions qui disposent de foncier libre, production par intermittence, développement de réseaux descendants et remontants...

Les infrastructures d'énergie, qu'elles soient de transport ou de production, deviennent également des leviers de développement et d'aménagement des territoires. En 2014, l'Etat a lancé le programme des « territoires à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV) ». La collectivité volontaire s'engage à réduire les besoins en énergie de ses habitants, des constructions, des activités économiques, des transports, des loisirs. Fin 2017, près de 500 territoires à énergie positive pour la croissance verte sont labellisés et se partagent 500 millions d'euros de fonds accordés par l'Etat (Source CDC 2017). Les TEPCV ont été remplacé par les contrats de transition énergétique en 2018.

Les contrats de transition écologique (CTE)

Les CTE sont des outils au service des collectivités locales et des entreprises pour engager la mutation des territoires autour de projets durables et concrets. Ils accompagnent ainsi la mise en œuvre du Plan Climat au niveau local. 20 territoires expérimentent ces contrats en 2018.

Accompagner la transformation des espaces

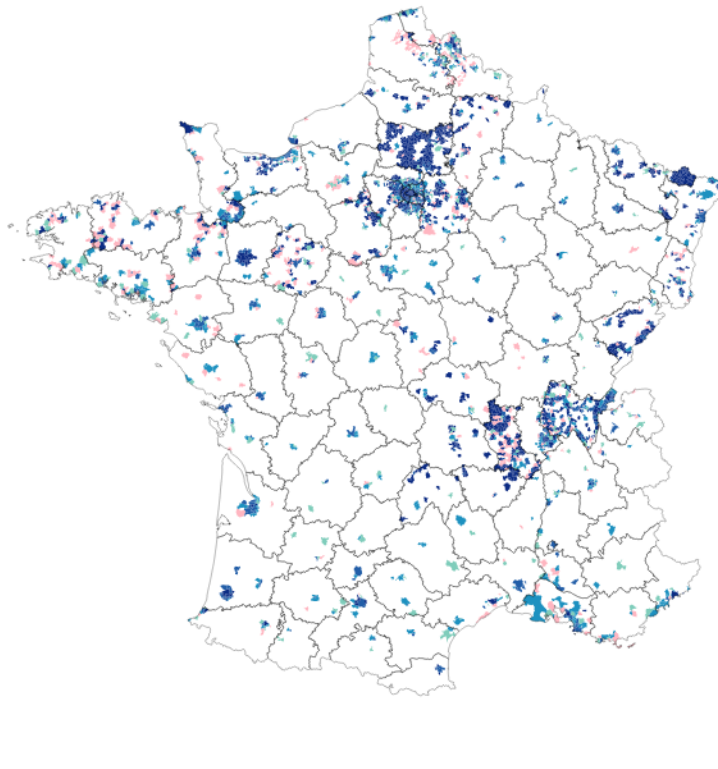
Les espaces se transforment avec l'évolution des activités économiques (transformation de bureaux en logements et inversement, relocalisation d'entreprises...). En France, 260 000 sites sont potentiellement pollués, et plus de 5 000 sous surveillance de l'Etat. Cela représente 7 500 hectares de friches industrielles en zone urbaine, soit un potentiel de reconversion de près de deux millions de logements (étude réalisée en 2014 pour les sociétés Landforse et Valgo). Les infrastructures permettent de reconquérir les espaces, dans les zones denses notamment où le foncier est rare, pour en permettre une nouvelle utilisation et la création d'emplois. Dans le cadre du plan « place au Soleil » lancé par le gouvernement en 2018, 2 000 hectares sont ainsi mis à disposition par le Ministère des Armées pour accueillir des champs de panneaux photovoltaïques. La reconversion des friches contribue également à éviter la « ghettoïsation » de certains espaces.

Assurer la transition numérique

La couverture numérique du territoire français est très inégale, certains espaces ne bénéficiant d'aucun accès au haut ou au très haut débit (voir graphique 7). Or sans infrastructure numérique, point de zones d'activités ou de services performants. En 2016, seulement 34,6 % des locaux étaient éligibles au Très Haut Débit en Bourgogne-Franche-Comté et seulement 25 % en Corse, contre près de 75 % en Île-de-France (Source CGET 2017). A travers le Plan France Très Haut Débit, le gouvernement s'engage à garantir à tous un accès au bon haut débit (plus de 8 mégabits par seconde) d'ici 2020 et un accès très haut débit (plus de 30 mégabits par seconde) à l'ensemble du territoire français à horizon 2022.

De plus, atteindre ces objectifs est capital car le déploiement de la fibre optique est un préalable à l'essor de nombreux services tels que la 5G, les « smart grid », l'internet des objets... Selon Xerfi, les quatre prochaines années devraient être déterminantes pour le marché des smartgrids en France : le marché des réseaux intelligents d'électricité, de gaz et d'eau devrait passer de 800 millions d'euros en 2016 à 1,4 milliard d'euros en 2022.

Carte 6 : Etat des déploiements des réseaux en fibre optique jusqu'à l'abonné en France au 31 mars 2018



Source : ARCEP 2018

Préparer la transition climatique

Les territoires sont de plus en plus exposés aux aléas climatiques (inondations, tempêtes, sécheresses, glissements de terrain, érosions...). Un territoire est résilient lorsqu'après un évènement destructeur, il peut facilement et rapidement revenir à « état » ou niveau d'usage proche voire identique à celui précédant l'évènement. Les infrastructures y contribuent en diminuant les risques de ces aléas et en renforçant la solidarité des territoires lors de ces épisodes (échanges énergétiques, communication entre bassins versants, construction de digues...). Ainsi, un territoire peut mettre en place une approche différenciée de son patrimoine d'infrastructures (dimensionnement, maintenance prédictive, délais de réparation...) en fonction des risques encourus par les réseaux et de leur caractère prioritaire ou non. Par exemple, la RATP a mis en place un plan de prévention du risque inondation pour protéger 140 km de réseau ferré en zone inondable ainsi que 70 stations de métro de la montée des eaux lors d'une crue centennale (Source RATP 2017).

Canaliser l'urbanisation croissante et l'artificialisation des sols

Plus des trois-quarts de la population française vit en ville et 8 millions de Français vivent à moins de 10 km des côtes, dont 1,1 million à moins de 500 mètres. Avec les phénomènes de désertification rurale et de concentration des populations dans les villes et sur les littoraux, les infrastructures doivent être en permanence redimensionnées pour absorber les nouveaux flux et offrir des conditions de vie et de travail adaptées aux nouvelles populations. La construction prévue de 70 000 logements par an en Île-de-France par exemple, signifie l'afflux de 50 000 à 60 000 nouveaux habitants (en comptant ceux qui décohabitent) dans les réseaux de transports franciliens déjà saturés. De plus, la pression démographique augmente les phénomènes de congestion et de pollution. La présence d'infrastructures adaptées (voies dédiées, signalisation intelligente, pistes cyclables...) contribuent à limiter les émissions de CO₂ liées au transport.

Enfin, les infrastructures telles que les parkings drainants, les noues urbaines, les réseaux d'eau pluviales, les bassins de stockage... permettent de lutter contre l'artificialisation des sols et ses externalités négatives : phénomènes d'inondations, destruction de la biodiversité, pollution...

Infrastructures et croissance verte

L'investissement dans les infrastructures contribue fondamentalement à mettre en œuvre la transition écologique. En effet, elle passe autant par la mise à niveau des réseaux existants en termes d'efficacité et de gestion des externalités (positives comme négatives), que par le lancement de nouveaux projets d'infrastructures permettant d'atteindre les objectifs nationaux en termes d'émissions carbone et d'efficacité des ressources. Pour en savoir plus : [rapport Croissance verte](#) (FNTP, 2016).

Conclusion : relever les défis de la cohésion des territoires avec les infrastructures

Phénomènes de métropolisation, périurbanisation, développements hétérogènes d'espaces ruraux, fragilisation de petites et moyennes villes, mouvements de reconversion industrielle... ont profondément changé la France ces dernières années. Les fractures entre territoires se sont accentuées.

Alors que les infrastructures remplissent un rôle traditionnel de création de liens entre habitants et entre territoires, elles doivent être entretenues ou modernisées pour relever pleinement les défis de la cohésion territoriale. Aujourd'hui, force est de constater que le compte n'y est pas : un litre d'eau potable sur cinq est perdue dans la nature faute de trop nombreuses fuites dans les réseaux, un tiers des 12 000 ponts français nécessitent des réparations et 62 % du réseau routier national sera dégradé d'ici à 20 ans (contre 29 % en 2017) si aucun investissement supplémentaire n'est réalisé.

De plus, les territoires doivent faire face à de nombreux défis liées aux transitions nouvelles : énergétiques, climatiques, numériques, démographiques... Les infrastructures renforcent la résilience des territoires face à ces aléas extérieurs toujours plus importants ainsi que leur capacité à devenir économes en ressources et « intelligents ». Un développement équilibré des territoires nécessite ainsi la mise en œuvre des infrastructures de demain qui s'adaptent à ces mutations, sans quoi les déséquilibres d'aujourd'hui n'iront qu'en s'accroissant.

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
01.44.13.32.22

LES PROPOSITIONS DE LA COMMISSION EUROPEENNE POUR LE BUDGET POST-2020

Une fois tous les sept ans, l'Union européenne décide de son futur budget à long terme, appelé « cadre financier pluriannuel ». Le prochain budget de ce type, qui sera lancé le 1er janvier 2021, est le premier pour l'Union européenne à 27. La Commission européenne a présenté, le 2 mai dernier, les contours du budget de l'UE après 2020, suivies du détail des propositions sectorielles. Dans le prochain cadre financier pluriannuel (2021-2027), l'instrument financier dédié aux grandes infrastructures européennes (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe) resterait, en l'état actuel des propositions, à un montant stable pour ce qui concerne les infrastructures de transport.

Un budget relativement constant

La Commission européenne propose d'augmenter le budget global de l'Union européenne et de le faire passer de 1087 milliards d'euros pour la période 2014-2020 à 1279 milliards d'euros pour la période 2021-2027 (en prix courants). Cependant, le Fonds Européen de Développement (FED) n'était pas inclus dans la période précédente et l'est pour la prochaine période.

En tenant compte de l'inflation, force est de constater qu'il n'y a pas de réelle augmentation du budget pour la période 2021-2027, ce qui est présenté comme une prouesse par la Commission au regard de la contribution britannique manquante au budget de l'Union (une perte d'environ 70 milliards d'euros). Celui-ci s'élèverait à 1 135 milliards d'euros contre 1 138 milliards d'euros pour le cadre financier pluriannuel précédent, FED inclus et à prix courants. Sur ces mêmes bases, le budget proposé représenterait 1,11% du Revenu National Brut (RNB) de l'ensemble des Etats membres de l'Union contre 1,03% du RNB pour le précédent CFP.

Si les contributions fondées sur le revenu national brut (RNB)¹ restent la principale source de financement du budget de l'UE, la Commission européenne propose également la mobilisation d'environ 22 milliards d'euros par an de « ressources propres », c'est-à-dire l'affectation directe de recettes de nature fiscale à l'Union. Elles permettraient de réduire les contributions nationales pour un montant de 12 % des recettes budgétaires de l'UE.

Le cadre financier pluriannuel 2021-2027 répond notamment à un objectif de simplification. Il s'agit d'abord d'établir un budget simplifié avec un nombre de programmes ou instruments passant de 58 à 37. Ce budget doit aussi réduire les formalités administratives pour les bénéficiaires : les règles seront basées sur un corps réglementaire unique, une rationalisation des règles en matière d'aides d'Etat afin de faciliter le lien entre les instruments du budget de l'UE et les financements nationaux.

¹ On passe du PIB au RNB en ajoutant les flux de revenus (revenus d'activité, revenus de la propriété, subventions moins impôts sur la production) reçus de l'étranger et en retranchant les flux de revenus versés à l'étranger.

Le maintien d'un instrument financier dédié aux grandes infrastructures européennes

Dans la continuité de la période 2014-2020, la Commission européenne propose un instrument dédié aux grandes infrastructures européennes (« Mécanisme pour l'interconnexion en Europe ») dans les domaines du transport, de l'énergie et du numérique doté de 42,26 milliards d'euros. Une partie de l'enveloppe du Fonds de Cohésion (pays d'Europe centrale et orientale, Portugal et Grèce), soit 11,3 milliards d'euros, serait transférée au MIE pour des projets de transport ayant une haute valeur ajoutée européenne.

Le soutien aux grands projets d'intérêt européen

Dans le domaine des transports (30,6 milliards d'euros), le MIE a vocation à compléter les deux niveaux du réseau européen pour tous les modes de transport: l'architecture stratégique au cœur des grands corridors identifiés par la Commission européenne (c'est-à-dire le réseau central) et à achever d'ici à 2030, et le niveau d'ensemble (c'est-à-dire le réseau global) à achever d'ici à 2050. Le MIE soutiendrait également le déploiement de systèmes européens de gestion du trafic pour le transport aérien et le transport ferroviaire, favorisant la transition de l'UE vers une mobilité connectée et durable. La décarbonation des transports, par le soutien à la constitution d'un réseau européen d'infrastructures de recharge et les carburants de substitution, serait l'un des principaux axes de cet instrument financier.

Pour la toute première fois, le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe soutiendrait aussi, à hauteur de 6,5 milliards d'euros, des infrastructures de transport à double usage civil et militaire. L'objectif est d'adapter le réseau européen de transport aux exigences militaires et d'améliorer la mobilité militaire dans l'UE. Cette démarche contribuerait à la mise en place d'une véritable union de la défense à l'horizon 2025, une priorité politique de l'actuelle Commission.

La Commission européenne propose un taux de cofinancement maximum de 30% du coût total éligible des travaux. Ce taux peut s'élever jusqu'à 50% pour des actions relatives aux tronçons transfrontaliers. Pour les montants transférés à partir du Fonds de cohésion, les taux maximum de cofinancement sont ceux applicables au Fonds de cohésion, c'est-à-dire jusqu'à 85% pour des actions relatives aux liaisons transfrontalières.

Dans le domaine de l'énergie (8,6 milliards d'euros), l'accent est mis sur l'achèvement des tronçons prioritaires des réseaux d'énergie essentiels pour le marché intérieur. Le MIE vise également des avancées dans les réseaux d'énergie intelligents et digitalisés, afin de réaliser les objectifs d'interconnexion et d'améliorer la sécurité d'approvisionnement. Il sera en outre essentiel de promouvoir la coopération entre les États membres aux fins de l'intégration des projets transfrontières dans les énergies renouvelables;

Dans le domaine du numérique (3 milliards d'euros), le MIE vise à exploiter tous les avantages que peut apporter le marché unique numérique à l'ensemble des citoyens et des entreprises. La Commission européenne souhaite soutenir le déploiement de réseaux numériques à très haute capacité et tous les services numériques innovants, y compris la mobilité connectée. En outre, le MIE devrait contribuer à assurer l'accès, d'ici à 2025, des principaux acteurs socio-économiques, tels que les établissements scolaires, les hôpitaux, les plateformes de transport, les principaux prestataires de services publics et les entreprises à forte intensité numérique, aux connexions haut débit du futur.

Une politique européenne de cohésion simplifiée

La Commission européenne propose une baisse de 10% des crédits dédiés à la politique de cohésion, s'élevant à 374 milliards d'euros, dont 226,3 milliards d'euros pour le FEDER et 46,7 milliards d'euros pour le Fonds de cohésion (dédié aux États de l'Union européenne les plus en retard). Ces deux instruments couvrent les infrastructures.

Une concentration thématique encore défavorable aux infrastructures

Les priorités du FEDER et du Fonds de cohésion sont déclinés en objectifs Stratégiques. Afin de simplifier la mise en œuvre de la politique européenne de cohésion, ces objectifs sont réduits de 11 à 5 dans la proposition de la Commission par rapport à la programmation 2014-2020.

Les objectifs sont les suivants :

1. Une Europe plus intelligente (transformation économique innovante et intelligente)
2. Une Europe plus verte, sobre en carbone (inclut la transition énergétique, l'économie circulaire, l'adaptation aux changements climatiques et la gestion du risque)
3. Une Europe plus connectée (mobilité et connectivité des TIC)
4. Une Europe plus sociale (socle européen des droits sociaux)
5. Une Europe plus proche des citoyens (développement durable des zones urbaines, rurales et côtières et initiatives locales)

En fonction du ratio de leur revenu national brut par rapport à la moyenne de l'Union européenne, la concentration doit s'exercer de façon plus ou moins intense sur certains objectifs. C'est ainsi que pour des pays comme la France (RNB supérieur ou égal à 100% de la moyenne de l'Union), la concentration doit se faire à hauteur d'au moins 60% sur l'objectif 1 (85% sur les objectifs 1 et 2). Les infrastructures de transport seraient ainsi peu représentées dans les programmes opérationnels (documents de mise en œuvre des fonds européens en région). Cette concentration est plus souple pour les Etats dont le RNB est égal ou supérieur à 75% (45 % sur l'objectif 1 et 30% sur l'objectif 2) et les Etats dont le RNB est inférieur à 75% de la moyenne de l'Union (35% sur l'objectif 1 et 30 % sur l'objectif 2).

Le FEDER et le Fonds de Cohésion soutiennent l'objectif 3 notamment en « développant un RTE-T (Réseau transeuropéen de transport) durable, intelligent, sûr, intermodal et résilient aux facteurs climatiques » et « mettant en place une mobilité durable ... en améliorant l'accès au RTE-T et la mobilité transfrontalière ».

Par ailleurs, la cinquième déclinaison de l'objectif 2 comprend « des mesures en faveur de la gestion durable de l'eau ». Les indicateurs communs de réalisation et de résultat en matière de politique régionale de cette déclinaison de l'OS 2 incluent les pertes d'eau, la longueur des réseaux de collecte des eaux résiduaires nouvellement construits ou renforcés ou encore la longueur des conduites nouvelles ou renforcées pour l'alimentation des ménages en eau. De ce fait, l'évaluation de la mise en œuvre de l'OS 2 sera jugée sur ces indicateurs.

Un montant de subventions a priori satisfaisant pour la France

Si les propositions étaient validées en l'état, la France percevrait 16 milliards d'euros en prix constants de 2018, ou 18 milliards en prix courant (tenant compte de l'inflation). C'est légèrement plus que l'Allemagne mais bien moins que l'Espagne ou l'Italie (respectivement 38 et 43 milliards en euros courants). L'Italie serait ainsi le deuxième bénéficiaire de la politique de cohésion, loin derrière la Pologne avec 72,7 milliards d'euros.

Ces éléments sont plutôt favorables à la France. Tout d'abord, le maintien des trois catégories de régions (régions les plus développées ; régions en transition ; régions les moins développées) permettrait d'assurer l'octroi de subventions dans l'ensemble des régions européennes, y compris les régions les plus développées (notamment l'Île-de-France). Désormais 21 régions françaises seraient éligibles à la catégorie des régions en transition, contre 10 auparavant (la Commission a décidé de maintenir l'ancien périmètre des régions et, donc, de ne pas tenir compte de la réforme territoriale française) Cette situation révèle un certain déclassement des régions françaises dans la moyenne européenne, mais pas seulement. En effet, pour appartenir à cette catégorie, il fallait auparavant afficher un PIB compris entre 75 et 90% de la moyenne européenne. La Commission propose d'aller désormais jusqu'à 100%, ce qui élargit la catégorie des régions en transition.

En revanche, la Commission souhaite aussi augmenter les taux de cofinancements apportés par les Etats membres. La part européenne dans les financements passerait de 80 à 70% pour les régions les moins développées, de 60 à 55% pour les régions en transition et de 50 à 40% pour les régions

les plus développées. Premier effet de cette réforme : les régions qui passent du statut des plus développées à celui de régions en transition restent gagnantes, puisque la part de cofinancement européen passe chez elles de 50 à 55%.

Le Fonds InvestEU, dans la continuité du « Plan Juncker »

Au 12 juin 2018, 294,2 milliards d'euros d'investissement étaient générés grâce à l'instrument de garantie du Plan Juncker, lancé en 2015. Fort de ce succès, la Commission européenne souhaite pérenniser le dispositif dans le nouveau fonds InvestEU.

Une rationalisation des instruments financiers

La Commission européenne propose de regrouper tous les instruments financiers actuels de l'UE sous le même dispositif. L'objectif est un support d'investissement simplifié et rationalisé. Il doit permettre aux Etats membres d'avoir une flexibilité et un choix dans l'utilisation des fonds européens, dans la politique de Cohésion ou dans le Fonds InvestEU.

L'idée est de contribuer au financement des politiques de l'Union telles que la compétitivité, y compris l'innovation et la numérisation ; la durabilité et la croissance de l'économie ; la résilience et l'inclusion sociale ; l'intégration des marchés de capitaux et le renforcement du marché unique.

L'objectif est de pouvoir retrouver un niveau d'investissement au sein de l'Union européenne égal à celui d'avant crise, proche des 22,5% en 2007.

Le programme InvestEU comprend trois éléments :

- Le Fonds InvestEU, qui mobilise des financements privés et publics via un modèle de fonds de garantie sur le budget de l'UE ;
- La Plateforme de conseil InvestEU, qui fournit des conseils techniques pour des projets d'investissement à la recherche de financements. Celle-ci doit avoir un rôle de guichet unique, aider et assister les promoteurs de projets, soutenir et exploiter les connaissances locales dans l'utilisation du Fonds InvestEU ;
- Le Portail InvestEU, qui est une base de données accessible permettant de connecter les projets et les investisseurs. Il doit constituer un canal permettant à des porteurs de projets d'avoir une plus grande visibilité et fournir aux investisseurs des informations à leur sujet.

Une contribution de l'Union européenne à hauteur de 15,2 milliards d'euros

InvestEU permettra de n'utiliser qu'une part relativement limitée de ressources publiques pour mobiliser d'importantes ressources privées en vue de procéder aux investissements nécessaires au sein de l'Union européenne. La garantie de l'Union pourra ainsi être utilisée pour couvrir le risque lié à différents types de financement (prêts, garanties, contre-garanties, instruments du marché des capitaux et toute autre forme de financement ou de rehaussement de crédit, dette subordonnée comprise, ou fonds propres).

Avec une contribution de l'UE à hauteur de 15,2 milliards d'euros, le budget de l'UE devrait pouvoir fournir une garantie de 38 milliards d'euros, qui servira à soutenir des projets d'importance stratégique dans l'ensemble de l'UE. En attirant des investissements privés et publics, la Commission souhaite que le Fonds InvestEU génère plus de 650 milliards d'euros d'investissements supplémentaires dans l'ensemble de l'UE sur une période de sept ans.

La Banque européenne d'investissement (BEI) demeurera le principal partenaire financier de la Commission dans le cadre d'InvestEU. Cependant, les banques et autres institutions nationales et régionales de développement des États membres qui disposent d'une expérience et d'une expertise spécifiques pourront devenir des partenaires financiers, dans certaines conditions.

Le montant total du cadre financier pluriannuel ainsi que le contenu des différents programmes sectoriels vont maintenant faire l'objet d'intenses discussions et négociations avec le Conseil de l'Union européenne et le Parlement européen. Le président de la Commission européenne, Jean-Claude Juncker, souhaite parvenir à un accord avant les élections européennes de mai 2019, un scénario qui s'annonce d'ores et déjà peu probable. L'objectif est avant tout de parvenir à une adoption législative au cours de l'année 2020, de façon à ce que les fonds européens soient disponibles dès le 1er janvier 2021.

Nicolas Gaubert
gaubertn@fntp.fr
Service Europe
01.44.13.31.06

**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
Nicolas GAUBERT	Chef du service Europe
Romain GUILLET	Aménagement du Territoire
Véronique TAVOILLOT	Secrétariat
Sylvain SIMEON	Collectivités locales, chantiers de France
