



Maîtres d'ouvrage

INVESTISSEMENT LOCAL : optimisme pour 2019, avant de nouvelles incertitudes **p.3**

L'investissement public local est reparti à la hausse depuis 2017 et devrait encore progresser significativement en 2019, dernière année pleine du mandat municipal et intercommunal. 2020 marquera la fin de ce cycle et l'investissement local devrait se tasser. Au-delà, la réforme de la fiscalité locale impactera fortement les ressources des collectivités tandis que leur comportement face à la trajectoire prévue par l'Etat en termes d'excédents et de désendettement soulève des incertitudes.

COMPTES ADMINISTRATIFS DES DÉPARTEMENTS : 95% des dépenses prévues, réalisées en 2017 **p.7**

Les départements ont inscrit 3,61 Md€ de dépenses TP (travaux d'investissement, subventions et entretien) dans leurs budgets primitifs en 2017. L'analyse des comptes administratifs permet de comptabiliser les dépenses effectives, soit 3,44 Md€ et un taux de réalisation de 95%, stable par rapport à celui observé pour les comptes 2016.

SOCIÉTÉS DE PROJET : un modèle de financement à déployer **p.10**

Les financements pour les grands projets sont de plus en plus complexes à réunir. Le modèle de financement du Grand Paris Express, sous forme de « société de projet », est une solution innovante qui permet de mobiliser les ressources sur un territoire impacté par un projet donné. Ce modèle pourrait être dupliqué à d'autres collectivités pour de grandes infrastructures, notamment de transport, dont la réalisation profiterait au développement de tout un territoire.



Territoires & Infrastructures

AUDIT FERROVIAIRE : remettre le réseau sur de bons rails **p.15**

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.

DU PLAN JUNCKER AU FUTUR FONDS INVESTEU

p.19

Le Plan d'investissement pour l'Europe (« Plan Juncker »), lancé en novembre 2014, a été couronné de succès. Cette réussite s'apprécie principalement sur la base des nombreuses actions financées avec le soutien du Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS). Ce fonds a permis de mobiliser, entre sa création et le mois de novembre 2018, 360 milliards d'euros d'investissements supplémentaires. C'est la raison pour laquelle la Commission européenne a étendu sa mise en œuvre jusqu'en 2020 et proposé un instrument ambitieux, dans le cadre du budget européen pour la période 2021-2027.

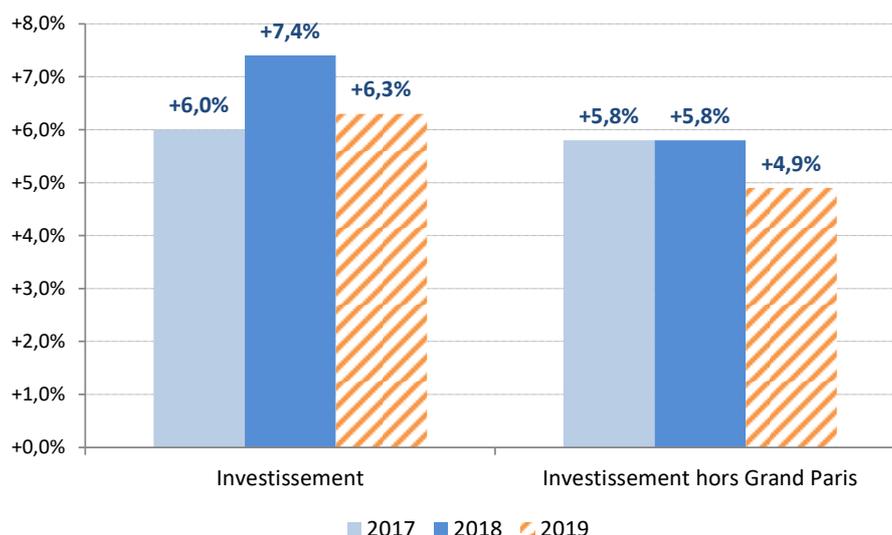
INVESTISSEMENT LOCAL : optimisme pour 2019, avant de nouvelles incertitudes

L'investissement public local est reparti à la hausse depuis 2017 et devrait encore progresser significativement en 2019, dernière année pleine du mandat municipal et intercommunal. 2020 marquera la fin de ce cycle et l'investissement local devrait se tasser. Au-delà, la réforme de la fiscalité locale impactera fortement les ressources des collectivités tandis que leur comportement face à la trajectoire prévue par l'Etat en termes d'excédents et de désendettement soulève des incertitudes.

Hausse attendue de l'investissement public local en 2019

Après 3 années de baisse, 3 années de hausse. En effet, l'investissement public local a reculé très fortement (-18%) entre 2013 et 2016 avant de rebondir en 2017 (+6%). Cette reprise se confirme en 2018, selon le projet de loi de finances 2019, la hausse devrait être de 7,3%. Pour 2019, conformément au cycle électoral du bloc communal l'investissement local devrait croître à nouveau de manière significative même si le rythme devrait légèrement ralentir à +6,3%. Hors dépenses de la Société du Grand Paris, ce chiffre sera un peu atténué, pour 2019 la progression ne serait plus que de +4,9%.

Graphique 1 : Evolution 2017-2019 de l'investissement des administrations publiques locales



Source : [rapport économique, social et financier du PLF 2019](#)

Les deux principaux facteurs expliquant ces chiffres positifs sont la phase favorable du cycle électoral, qui traduit des besoins locaux prégnants après plusieurs années de forte baisse de l'investissement, et le dynamisme du Grand Paris dont les travaux s'accroissent.

Par ailleurs, les collectivités ne subissent plus de baisse de dotations et le [PLF 2019](#) réserve, pour le moment, peu de surprises. Les collectivités devraient avoir plus de difficultés à contenir leurs dépenses de personnel en raison de la limitation des contrats aidés qui va les conduire à des em-

bauches et de la mise en place des mesures liées aux parcours professionnels, carrières et rémunérations (protocole PPCR).

Tableau 1 : Principales dispositions du PLF 2019 impactant les finances des collectivités

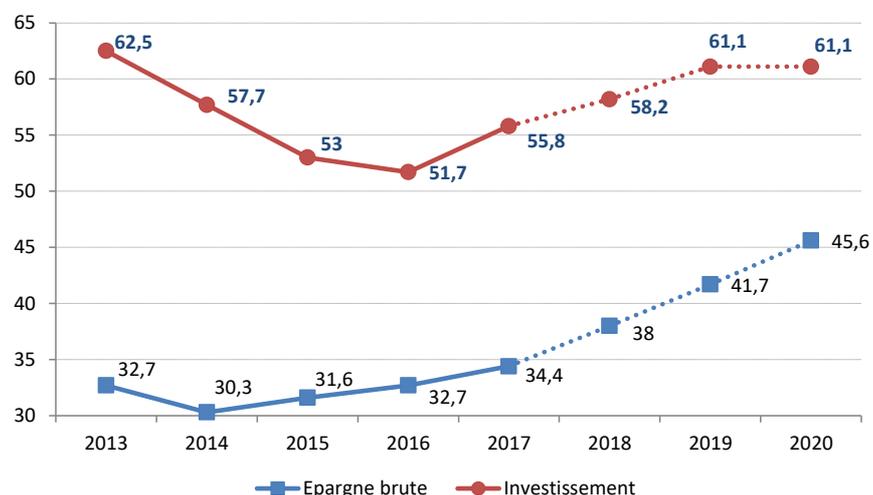
Mesures neutres ou favorables	Mesures défavorables
⇒ DGF maintenue à 26,9 Md€ (avec des évolutions individuelles contrastées : communes en hausse et d'autres en baisse)	⇒ DSIL en baisse (570 M€ -7%/ -45M€)
⇒ Fraction de TVA pour les régions +262 M€	⇒ Baisse des contrats aidés
⇒ FCTVA +37 M€	⇒ Redémarrage des mesures liées aux Parcours Professionnels, Carrières et Rémunérations
⇒ Progression de la péréquation horizontale (crédits provenant de la DGF) : +190M€ (DSU +90M€, DSR +90M€ et dotation de péréquation des départements +10M€)	
⇒ DETR stabilisée à 1,04 Md€	

Le ministère des Comptes publics prévoit des dépenses d'investissement soutenues par une épargne brute en hausse en raison de dépenses de fonctionnement contenues (en lien avec l'objectif de 1,2% de croissance des dépenses de fonctionnement) et des recettes de fonctionnement plus dynamiques qu'en 2017 et 2018.

Fin de cycle en 2020, incertitudes au-delà

Cette dynamique de l'investissement local devrait, selon toute vraisemblance, s'arrêter en 2020 année des élections municipales et dernière année pleine du mandat départemental. En 1^{ère} année de cycle pour le bloc communal il ne suit pas de règle immuable. Pour 2020, rien n'indique que celui va baisser compte tenu de la bonne santé financière des collectivités et des marges de manœuvre restaurées. Les dotations de soutien (DETR, DSIL) ont de plus un effet de soutien dans le temps avec des crédits de paiements qui s'étalent et se cumulent sur plusieurs années. La tendance prévue par la direction du budget et qui ressortait déjà fin 2017 dans la loi de programmation, est à la stabilisation de l'investissement public local.

Graphique 2 : Trajectoires prévisionnelles de l'investissement et de l'épargne brute des collectivités de 2013 à 2020



Source : [Cour des comptes, d'après données DGFiP \(budgets principaux et annexes\)](#)

Au-delà de 2020, c'est l'incertitude qui prévaut même si un recul est envisagé dans la loi de programmation des finances publiques établie fin 2017. L'imprévisibilité à partir de 2020 tient à deux raisons en particulier : la réforme de la fiscalité locale qui doit rebattre les cartes des ressources des collectivités et le comportement de ces dernières face au surcroît d'autofinancement attendu de leurs efforts de gestion.

Réforme de la fiscalité locale, quel impact pour les collectivités ?

Sur la base du [rapport Richard-Bur](#) et des concertations menées avec les collectivités territoriales, le gouvernement a annoncé, lors de l'instance de dialogue de la Conférence Nationale des Territoires (CNT) du 4 juillet 2018, les premières orientations sur la refonte de la fiscalité locale dont l'objectif principal est de compenser la suppression de la taxe d'habitation.

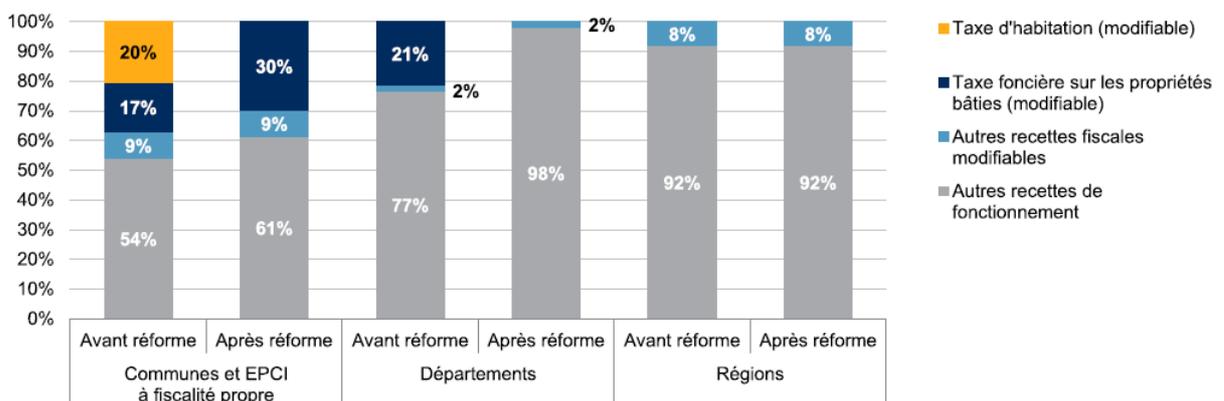
Compensation de la Taxe d'habitation selon l'échelon de collectivités

Communes	EPCI	Départements
TFPB perçue par les départements + Ressource fiscale (CVAE ? Impôts national ?)	Ressources dynamiques, cohérentes avec leurs compétences économiques	Fraction d'impôt national (TVA ? CSG ?) pour compenser la perte de TFPB – Sans pouvoir de taux

L'agence de notation [Standard & Poor's a tenté d'évaluer l'impact de cette réforme](#) sur chaque échelon territorial. Selon elle, la réforme sera globalement « neutre » pour les communes et intercommunalité, « négative » pour les départements qui perdraient tout pouvoir de taux. Les régions ne sont pas concernées par cette réforme.

Graphique 3 : Impact de la réforme sur le levier fiscal de chaque échelon territorial

Impact de la réforme sur le levier fiscal de chaque échelon territorial
Exercice 2017



Source: Observatoire des finances et de la gestion publique locales pour 2017, estimations S&P Global Ratings. Copyright © 2018 by Standard & Poor's Financial Services LLC. All rights reserved.

Le rapport Richard-Bur évoquait également une reprise par l'Etat des droits de mutation, une ressource qui concerne principalement les départements et qui a été très dynamique ces dernières années. Rien n'est acté pour le moment mais ce serait un coup dur pour les conseils départementaux.

Les finances de ces derniers sont, depuis le début de la crise, très impactées par le poids des allocations individualisées de solidarité (AIS) : RSA, APA et PCH. L'Etat et les collectivités sont toujours en discussion sur une solution durable pour un financement soutenable pour les départements de ces aides sociales. Le débat sur une éventuelle renationalisation du RSA n'ayant toujours pas abouti.

Trajectoires fixées par la loi de programmation, quel comportement des collectivités ?

En dehors de cette réforme sur la nature des ressources des collectivités, une autre incertitude porte sur leur comportement face à la trajectoire prévue par le gouvernement dans la [loi de programmation des finances publiques 2018-2022](#). Dans la trajectoire votée, il est prévu une amélioration du solde donc un accroissement très important des excédents des collectivités, accompagnée d'une réduction drastique de leur endettement.

La Cour des comptes juge « ambitieux » l'objectif d'amélioration du solde des APUL de 0,7 % du PIB d'ici 2020. Selon elle, une évolution des dépenses de fonctionnement de +1,2% et une évolution des recettes de fonctionnement de +2,6% (évolution observée sur la période 2013-2017 si la DGF était restée stable), aboutirait à une épargne brute en hausse de 56% en 2022 par rapport à 2017.

Or, d'après la loi de programmation 2018-2022, ce surcroît d'autofinancement doit servir au désendettement des collectivités. Leur dette serait ainsi ramenée de 8,6% du PIB en 2017 à 5,4% en 2022. Pour la [Cour des comptes](#) l'utilisation de cette épargne brute supplémentaire est très incertaine. La baisse des impôts locaux semble assez peu probable alors que la taxe d'habitation est en cours de suppression. La réduction de l'endettement sera sans doute un objectif pour certaines collectivités mais un désendettement massif est jugé peu réaliste également, les collectivités étant globalement peu endettées (la capacité de désendettement se situe en moyenne à 5,2 années). Le choix pourrait donc être « d'accentuer la reprise de leurs dépenses d'investissement au-delà du cycle électoral » notamment dans la voirie et les réseaux en raison des retards accumulés dans l'entretien. D'autres collectivités pourraient enfin être tentées de réduire leurs efforts en matière de dépenses de fonctionnement pour relancer l'offre de services publics pour répondre « aux besoins nouveaux résultant par exemple de facteurs démographiques et sociaux.

Tableau 2 : Hypothèses de la Cour des comptes face au surcroît d'autofinancement des collectivités

Réduction de l'endettement	Baisse des impôts	Hausse de l'investissement	Relâche des efforts sur le fonctionnement
Collectivités globalement peu endettées Objectif non contraignant	Contexte de suppression de la taxe d'habitation	Compensation d'années de sous-investissement (voirie, réseaux...) Phase peu favorable du cycle électoral	Maintien des services publics
Peu probable	Peu probable	Difficile à dire	Possible mais quelle réponse de l'Etat ? Retour à une baisse des dotations ?

L'incertitude ne porte donc pas que sur les collectivités mais aussi sur l'Etat. Comment réagira-t-il si la trajectoire de désendettement n'est pas respectée en 2020 ? Si les dépenses d'investissement et/ou de fonctionnement repartent à la hausse de manière excessive ? Un retour à des méthodes plus contraignantes avant la fin du quinquennat, une réduction des dotations par exemple, ferait peser de nouvelles menaces sur les budgets locaux. Ce type de mesures aurait en effet de nouveau un impact dévastateur puisqu'une nouvelle baisse des dotations accentuerait le cycle électoral classique et se répercuterait comme lors de la période 2014-2017 directement sur l'investissement avec les mêmes conséquences sur l'état des infrastructures.

L'intensité d'éventuelles nouvelles contraintes dépendra également de la capacité de l'Etat à atteindre ses propres objectifs en matière de déficit public et à remplir ses engagements vis-à-vis de Bruxelles.

COMPTES ADMINISTRATIFS DES DÉPARTEMENTS : 95% des dépenses prévues, réalisées en 2017

Les départements ont inscrit 3,61 Md€ de dépenses TP (travaux d'investissement, subventions et entretien) dans leurs budgets primitifs en 2017. L'analyse des comptes administratifs permet de comptabiliser les dépenses effectives, soit 3,44 Md€ et un taux de réalisation de 95%, stable par rapport à celui observé pour les comptes 2016.

Grandes masses budgétaires : l'investissement 14% moins élevé que prévu, les départements privilégient le désendettement

Tableau 1 : Comparaison BP 2017 – CA 2017 et taux de réalisation

	BP 2017	CA 2017	Taux de réalisation
Budget total	72,65 Md€	68,81 Md€	95%
Dépenses de fonctionnement	55,59 Md€	55,45 Md€	100%
Dépenses de personnel	11,45 Md€	11,08 Md€	97%
Dépenses sociales	35,44 Md€	35,15 Md€	99%
Épargne brute	4,36 Md€	7,48 Md€	172%
Dépenses d'investissement	10,02 Md€	8,62 Md€	86%

Source : BP et CA 2017 traités par le Cabinet FSL

Le budget total réalisé en 2017 par les départements s'est révélé inférieur aux prévisions d'environ 3,8 Md€. Cela s'explique principalement par des dépenses d'investissement (hors remboursement de dettes) largement inférieures aux prévisions : seulement 85% d'entre elles ont été concrétisées. Par rapport aux CA 2016, l'investissement recule de 1%.

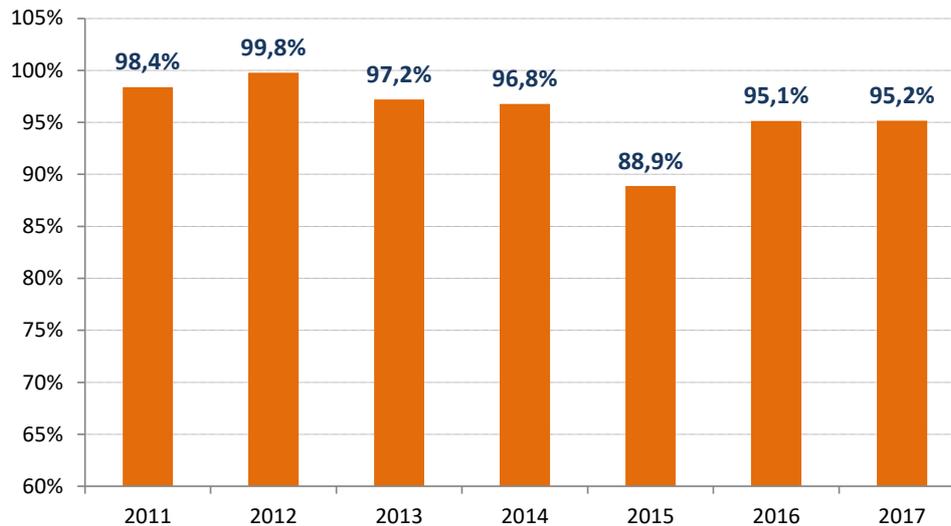
Les dépenses de fonctionnement sont conformes à celles prévues dans les budgets primitifs. En revanche, les recettes réelles de fonctionnement ont été sous-estimées de 5%. Il en résulte une épargne brute largement meilleure que prévue de 3,1 Md€ (72% de plus que la prévision des budgets primitifs et en légère baisse par rapport aux CA 2016). Plusieurs recettes se sont révélées plus dynamiques qu'anticipé, c'est le cas des droits de mutation (+1,8 Md€), une recette volatile, dépendante des évolutions de l'immobilier et toujours difficile à anticiper.

L'investissement dans les départements baisse depuis plusieurs années. La croissance des recettes fiscales, la maîtrise des dépenses de fonctionnement et le niveau élevé d'épargne brute qui en résulte auraient pu conduire les départements à maintenir ou faire progresser leurs dépenses d'investissement. Or, ceux-ci ont privilégié une réduction de leurs recours à l'emprunt et une baisse de leur endettement. D'après le rapport sur les finances des collectivités locales en 2018 de l'OFGL, la dette des départements a reculé de 2% en 2017.

Un taux de réalisation des dépenses TP stable en 2017

Les dépenses TP (part travaux de l'investissement + subventions + entretien article 615) s'élevaient à 3,61 Md€ dans les budgets primitifs 2017 et à 3,44 Md€ dans les comptes administratifs 2017, soit un taux de réalisation inférieur d'environ 95%, stable par rapport à celui observé en 2016. Le niveau de réalisation observé en 2015 de 89% en retrait sur la période récente apparaît comme un événement isolé.

Graphique 1 : Evolution du taux de réalisation des dépenses TP (CA/BP)



Source : BP et CA traités par le Cabinet FSL

En 2017, la part effectivement réalisée est de 97% pour la part travaux de l'investissement direct, de 89% pour les subventions et de 99% pour l'entretien.

Tableau 2 : Comparaison des dépenses TP dans les BP et les CA en 2017

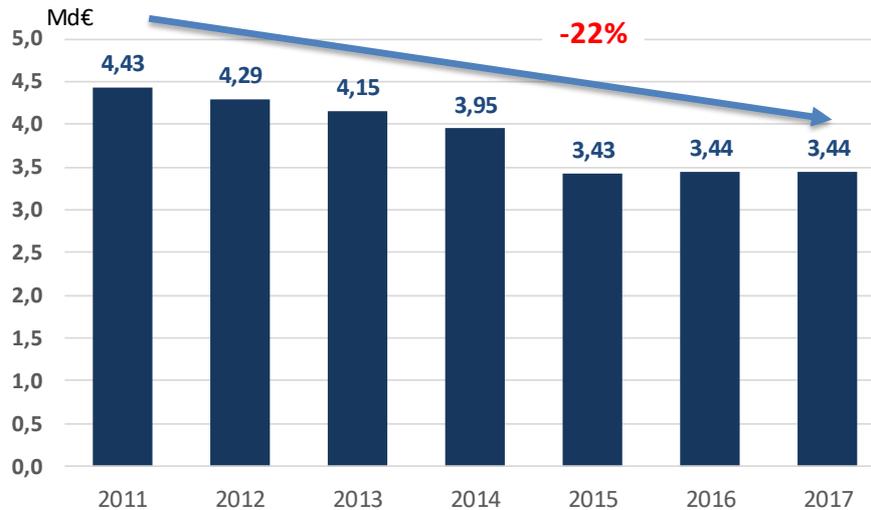
	BP 2017	CA 2017	Taux de réalisation
Investissement TP (Travaux)	2,40 M€	2,33 M€	96,9%
Subventions	0,88 M€	0,78 M€	89,0%
Entretien (Article 615)	0,33 M€	0,33 M€	99,1%
TOTAL EFFORT TP	3,61 M€	3,44 M€	95,2%

Source : BP et CA 2016 traités par SFL Le Forum

Des dépenses TP réalisées stables en 2017

Les dépenses TP des conseils départementaux ont fortement baissé depuis 2008. La reprise se fait toujours attendre mais il semble que ces dépenses aient atteint un plancher au cours de ces dernières années. Elles se sont en effet stabilisées autour de 3,44 Md€ entre 2015 et 2017. La reprise annoncée des dépenses TP dans les budgets primitifs 2018 peut laisser espérer une progression dans les prochains comptes administratifs qui seront votés courant 2019.

Graphique 2 : Evolution des dépenses TP des départements, issues des comptes administratifs



Source : comptes administratifs traités par le Cabinet FSL

Afin de repartir sur une dynamique de croissance durable des dépenses TP, les départements ont besoin de marges de manœuvre et de visibilité. Pour cela, il faudra trouver une solution pérenne au problème du financement des aides sociales dont le poids dans les dépenses de fonctionnement est toujours très lourd. La réforme fiscale prévue pour le 1^{er} semestre 2019 devra également apporter cette visibilité nécessaire afin que les départements sachent avec quelles recettes ils vont pouvoir composer leurs futurs budgets.

Note : l'analyse des budgets primitifs ne prend pas en compte les décisions modificatives votées en cours d'année, les taux de réalisation sont donc calculés par rapport aux budgets primitifs initiaux.

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

SOCIÉTÉS DE PROJET : un modèle de financement à déployer

Les financements pour les grands projets sont de plus en plus complexes à réunir. Le modèle de financement du Grand Paris Express, sous forme de « société de projet », est une solution innovante qui permet de mobiliser les ressources sur un territoire impacté par un projet donné. Ce modèle pourrait être dupliqué à d'autres collectivités pour de grandes infrastructures, notamment de transport, dont la réalisation profiterait au développement de tout un territoire.

Principe et intérêts d'une société de projet

Le modèle économique d'une société de projet consiste à mobiliser des ressources fiscales pérennes permettant de recourir à des emprunts à long terme correspondant à la durée de vie longue de l'investissement à amortir.

D'un point de vue financier, la société de projet assure donc une mission de « caisse de remboursement » :

- les recettes fiscales pérennes sont affectées au profit de la société de projet et les redevances versées par l(es) exploitant(s) du réseau permettent de rembourser la dette contractée pour le financement de l'investissement à un horizon de plusieurs décennies après sa mise en service (40 ans après la dernière mise en service pour le Grand Paris Express par exemple) ;
- les recettes fiscales pérennes mises en place sont affectées dès la création de l'établissement, à un niveau dépassant son besoin annuel de paiement les premières années, lui permettant de constituer un fonds de roulement important de manière à repousser dans le temps les premiers tirages d'emprunts.

Par ailleurs, en complément de ces principes généraux, une société de projet doit pouvoir :

- ⇒ S'appuyer sur un **financement local** plutôt que national
- ⇒ Rechercher des **recettes dans les dispositifs existants**,
- ⇒ Adosser le financement du projet sur des **ressources pérennes, dynamiques et avec une assiette la plus large possible**

Faire contribuer toutes les parties prenantes du projet, tant parmi les entités publiques (État, Région, Départements, communes) que les contribuables (entreprises, ménages)

Le modèle de la Société du Grand Paris (SGP)

Actuellement, la principale société de projet publique répondant à ces critères est la Société du Grand Paris.

« On considère par convention que le modèle économique du projet est « soutenable » dès lors que les ressources qui lui sont affectées permettent de rembourser la dette à une échéance donnée, de sorte qu'elle ne devienne pas « éternelle ». Depuis les débuts du projet, on établit cette échéance à 2070, soit 40 ans après les dernières mises en service de lignes (prévues en 2030). Il est logique de faire contribuer les générations futures au financement d'un investissement qui leur bénéficiera. » - (Rapport Carrez).

La SGP bénéficie d'une fiscalité locale (principalement taxe sur les bureaux et taxe spéciale d'équipement qui portent sur les entreprises pour l'une et sur les ménages pour l'autre – voir *détail en annexe*). Les recettes annuelles de la SGP s'élèvent à près de 600 M€ en 2018, ce qui lui permet de lever des emprunts à longue maturité pour financer un investissement total évalué à 35 Md€ d'ici 2030.

Entre 2010 et 2016, les recettes fiscales affectées à l'établissement, qui représentent la quasi-totalité des produits, ont largement couvert la progression des dépenses de la SGP et lui ont permis de cumuler de la trésorerie, mobilisée à partir de 2015 pour faire face à la croissance des dépenses d'investissement et d'intervention. Depuis 2017, avec la forte croissance des dépenses d'investissement, la SGP couvre ses besoins de financement par un recours à des instruments de dette (emprunts bancaires, obligation et obligations vertes). Conformément aux éléments budgétaires présentés, la SGP devrait ainsi recourir à des financements de long terme à hauteur de 1,7 Md € en 2018.

Tableau 1 : les ressources actuelles de la Société du Grand Paris

	Recettes globalisées			Recettes fléchées	TOTAL
	Fiscalité affectée	Autres financement public	Recettes propres	Autres financements publics fléchés	
Taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement (TSBCS)	395				395
Taxe sur l'équipement (TSE)	117				117
Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER)	66				66
Ressources propres et autres		6	0,7	0,4	7,1
TOTAL	578	6	0,7	0,4	585,1

Source : budget initial 2018 de la SGP

Quelles ressources mobiliser pour le financement d'une société de projet ?

Le modèle économique d'une société de projet repose sur sa capacité à mobiliser des recettes fiscales locales pérennes permettant de financer un projet sur une maturité longue.

- L'exemple de la société du Grand Paris disposant de ressources propres (comme la **Taxe sur les bureaux**, la **taxe spéciale d'équipement** ou l'IFER) pourrait être étendu à des territoires disposant également de grands projets de transport.

- D'autres types de ressources sont également mobilisables et leur potentiel/rendement doit pouvoir être évalué pour chaque infrastructure. En règle générale, c'est une combinaison de différentes ressources pérennes et dynamiques qu'il faut envisager, tel que cela a été fait pour la SGP. Sont listées ci-dessous quelques exemples de recettes mobilisables localement (liste non exhaustive) :

- **Taxe de séjour**

Création d'une part régionale de la taxe de séjour, inspirée de la part départementale existante de 10%. Cette part régionale apparaît d'autant plus soutenable que la taxe française de séjour demeure limitée en comparaison d'autres métropoles européennes.

- **TICPE**
Affectation d'une fiscalité sur les usagers de la route (avec un objectif d'incitation au report modal) : **Une fraction régionale de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pourrait être affectée à un projet d'infrastructures (LGV ou autre).**
- **Une surtaxation d'itinéraires alternatifs à l'infrastructure concernée**
Dans une logique de report modal et de transition écologique, une surtaxation peut être envisagée sur les itinéraires routiers ou aériens en concurrence directe avec l'infrastructure concernée. Ceci peut se matérialiser par une **surtaxe sur le péage autoroutier ou sur les passagers aériens.**
- **Captation de la plus-value foncière**
Captation de la valeur foncière créée par une infrastructure de transport, en particulier dans les zones proches des nouvelles gares : **un instrument existant et simple est celui des droits de mutation à titre onéreux (DMTO), assis sur les valeurs vénales des biens et donc liés à la valeur créée par le projet.**
- **Péage urbain**
À plus long terme, **la mise en place d'un péage urbain, au niveau d'une Métropole ou sur une base régionale plus large (vignette poids-lourd ?), pourrait apporter des ressources complémentaires.**
- **IFER (imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux)**
Création d'une composante supplémentaire de l'IFER sur le matériel roulant des lignes de transports en commun des métropoles concernées par un projet.

Exemples de grands projets potentiellement concernés par la création de sociétés de projet

LGV Bordeaux-Toulouse

L'investissement pour la réalisation de GPSO est évalué à 6 milliards d'euros. Carole Delga et Jean Luc Moudenc soutiennent l'idée d'une société de projet à fiscalité locale pour financer cette ligne à grande vitesse. Le projet pourrait ainsi être porté à 77% par les collectivités locales de Nouvelle Aquitaine et d'Occitanie grâce à la mobilisation « des taxes sur les bureaux et une taxe sur les produits énergétiques intérieurs qui existe déjà et qu'on peut répartir différemment aujourd'hui ».

L'objectif serait de mobiliser environ 200 M€ par an de ressources régionales sur une durée de 50 ans en mettant en place des mécanismes proches de ceux mis en place pour l'Île-de-France.

Le cabinet Ernst and Young a chiffré le potentiel de certaines des ressources mobilisables dans les régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie : en reprenant les modalités franciliennes, une taxe sur les bureaux aurait ainsi un rendement d'environ 60 M€ tandis qu'une majoration du plafond de TICPE régionale pourrait rapporter environ 50 M€. D'autres outils fiscaux (taxe d'équipement, captation des plus-values foncières etc...) pourraient compléter cette part du financement.

Canal Seine-Nord

L'investissement pour la réalisation du Canal Seine-Nord est évalué entre 4,5 et 5 milliards d'euros (financement européen : 40%). Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) doit habiliter le gouvernement à transformer la Société du Canal Seine Nord en établissement public local. Cela transfèrera notamment le pilotage financier et opérationnel du projet aux collectivités locales concernées.

Plusieurs pistes ont été évoquées pour affecter des ressources locales au projet en particulier une taxe régionale sur les bureaux ou un sur-péage sur l'autoroute A1, axe de transport parallèle au futur canal.

Liaison ferroviaire Lyon-Turin

L'investissement pour la réalisation du tunnel de base est chiffré 8,3 milliards d'euros (financement européen : 40%). Une partie du financement pourrait également être apportée à la société de projet avec des recettes locales. La Suisse a par exemple financé la construction de trois tunnels de base à partir d'une redevance poids lourds, et l'Autriche a utilisé la majoration Eurovignette en zone de montagne pour financer le tunnel du Brenner. En juillet 2015, le Sénateur Michel Bouvard et le Député Michel Destot, ont préconisé une **majoration de type « Eurovignette » en augmentant modérément les péages des poids lourds sur le réseau autoroutier concédé en zone de montagne**, en incluant les autoroutes de la Côte d'Azur donnant accès au passage de Vintimille, qui supportent actuellement l'essentiel des flux du corridor méditerranéen, dont fait partie le Lyon-Turin. Cette ressource couvrirait la moitié, au minimum, du financement de l'ouvrage ferroviaire nécessaire au report modal.

Les points durs pour le montage d'une société de projet

Plusieurs difficultés pèsent sur les décisions de constituer une société de projet pour le financement de grandes infrastructures de transport :

- L'acceptabilité par les habitants et entreprises de la région concernée d'un alourdissement de la fiscalité locale,
- La complexité de l'évaluation préalable du rendement de chaque recette au niveau régional et de leur évolution dans le temps,
- La faculté à anticiper la mise en place de ces recettes en amont du projet afin d'accumuler de la trésorerie suffisante au démarrage de sa réalisation (études, acquisitions foncières notamment),
- Enfin, le modèle d'une société de projet repose sur sa capacité à s'endetter sur une durée très longue correspondant à la durée de vie d'une infrastructure mais qui pose la difficulté de la consolidation de la dette de cette société de projet dans une logique « maastrichtienne ».

En conclusion, malgré ces difficultés, le principe de la société de projet pour financer de grandes infrastructures est une solution efficace et acceptable par le plus grand nombre tant que le projet en question participe à la cohésion sociale et territoriale, au développement économique d'un territoire ou à la transition écologique. Dans un contexte où les financements se font rares, le développement de sociétés ad-hoc bénéficiant de recettes dédiées à un projet est un outil qui peut se révéler nécessaire et pertinent pour des infrastructures de long terme que certains territoires attendent désormais parfois depuis plusieurs décennies.

Annexe : les recettes fiscales de la Société du Grand Paris

La taxe sur les bureaux

La TSBCS est une taxe annuelle applicable dans les 8 départements franciliens depuis 1990. Son champ d'application, initialement limité aux locaux à usage de bureaux, a été étendu aux usages de locaux commerciaux et de stockage en 1999 puis aux surfaces de stationnement en 2011. Elle a l'avantage d'être une **taxe récurrente, avec une base large, stable et croissante**. Elle s'appuie sur un zonage géographique et une différenciation des tarifs en fonction de la destination du local, les tarifs étant depuis 2012 indexés sur l'indice du coût de la construction (ICC). Le produit de la taxe a doublé après la réforme de 2010, de 330 à 660 M€. Ce produit est réparti entre plusieurs affectataires, en fonction d'un ordre de priorité et dans la limite de plafonds définis en loi de finances. Le premier affectataire est la Région Île-de-France, pour 50 % du rendement de la TSB dans un plafond fixé à 213 M€ à ce jour. La SGP est le reliquataire du produit de la TSB depuis 2011 et en perçoit donc la dynamique : elle a reçu 351 M€ en 2017. Cette taxe ne pose pas de difficultés de recouvrement, mais elle est délicate à prévoir pour les acteurs publics, car ses tarifs sont indexés sur un indice qui s'est révélé volatile et les dérogations à ce zonage tarifaire peuvent varier substantiellement d'une année à l'autre.

La taxe spéciale d'équipement

Le rapport de 2009 sur le financement du projet de transports du Grand Paris soulignait que « la réalisation du projet bénéficiera directement à l'ensemble des franciliens, par effet de maillage et par reconfiguration du réseau existant » et avait recommandé « la mise en place d'une fiscalité ad hoc exceptionnelle affectée au financement du projet ». Une taxe spéciale d'équipement (TSE) ad hoc a donc été instituée à compter de 2011 au profit de la SGP avec un montant fixé annuellement à 117 M€, sans revalorisation depuis sa mise en place. Elle représentait plus d'un tiers de recettes de la SGP lors de sa mise en place, et en représente désormais moins d'un quart. La TSE est une taxe de répartition, dont le montant est établi annuellement et réparti sur l'assiette des 4 taxes locales de l'ensemble du territoire d'Île-de-France. En 2017, les deux tiers de la TSE étaient versés par des personnes physiques, essentiellement via les supports que constituent la taxe d'habitation (TH) et la taxe sur le foncier bâti (TFPB). **La TSE permet donc, avec une base large et un taux faible, de générer une ressource stable.**

IFER

Une imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) est instituée au profit des collectivités territoriales ou de leurs établissements publics de coopération intercommunale. Il existe 9 composantes à l'IFER. La SGP perçoit une part de l'imposition sur certains matériels roulants utilisés sur les lignes de transport en commun de voyageurs en Île-de-France (lignes de métro et lignes A et B du RER, exploitées par la RATP). Cette imposition est, dans les faits, financée par Ile-de-France Mobilités, propriétaire des matériels concernés. Son produit attendu par la SGP en 2018 est de 66 M€.

Un moyen d'accroître son montant serait d'augmenter le plafond affecté à la SGP pour que l'ensemble de la recette lui bénéficie (sans versement au budget général) et s'assurer qu'à moyen terme, les matériels roulants qui seront progressivement mobilisés sur le GPE par les futurs exploitants seront également soumis à cet impôt, dans un objectif d'égalité devant les charges publiques.

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

AUDIT FERROVIAIRE : remettre le réseau sur de bons rails

Un audit pour le compte de SNCF Réseau dresse un constat inquiétant sur l'état actuel du réseau ferroviaire. Il souligne des besoins d'investissement liés au renouvellement très élevés : il faudrait investir, en plus de ce qui est déjà prévu, 520 M€ par an entre 2017 et 2026. Par ailleurs, la facture pourrait même s'avérer plus lourde : les besoins de renouvellement des lignes de desserte fine du territoire, les « petites lignes », n'y sont pas pris en compte.

Avec 49 000 kilomètres de voies, 25 000 appareils de voies, près de 32 000 ponts ferroviaires, 10 500 ponts routiers, 15 500 passages à niveau, 1 570 tunnels, 1 200 passerelles... le patrimoine du réseau ferroviaire français est colossal.

Mais après une période de 30 ans de sous-investissement important, le deuxième réseau le plus long d'Europe est aujourd'hui en danger.

Un [audit sur l'état du réseau ferré national](#) confié à un groupement d'expert internationaux des bureaux de conseil IMDM Infra Consulting, Geste Engineering, et Rebel Group, pour le compte de SNCF Réseau et rendu public en septembre 2018, met en lumière les défis à venir pour le réseau ferroviaire national.

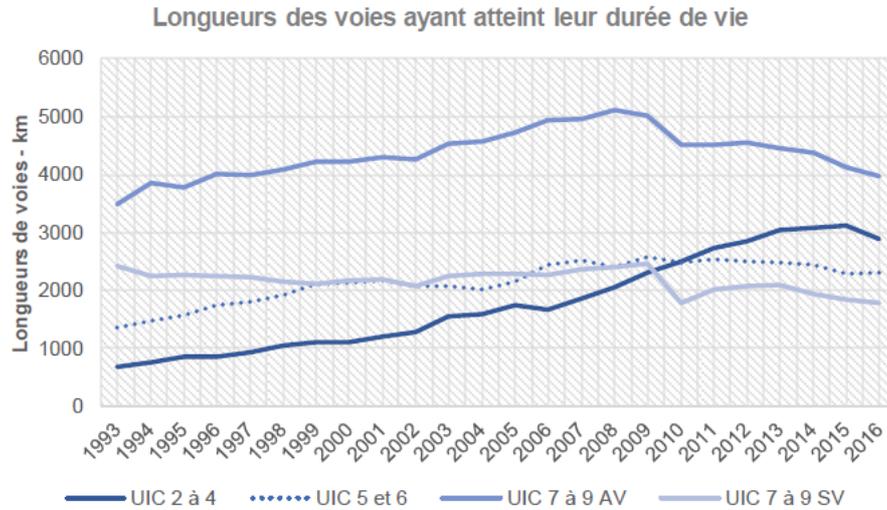
Une dégradation des infrastructures sur la quasi-totalité du réseau

Que l'on s'intéresse aux ouvrages d'art, aux ouvrages en terre, aux voies et appareils de voies, aux caténaires, aux installations de signalisation ou aux équipements de télécommunication, le constat est le même : le patrimoine français ferroviaire est mal en point.

Le nombre d'ouvrages d'art présentant un état dégradé ou très dégradé par exemple, n'a cessé de croître depuis 2014. Ils représentent ainsi environ 25 % des ouvrages dont 10 % présentant de fortes voire de très fortes avaries. Quant aux tunnels classés en état dégradés ou très dégradés, ils représentent 7,4 % du parc en 2016.

Le manque d'investissement a également entraîné une augmentation du vieillissement des voies depuis le début des années 90. La longueur des voies « nationales » (UIC 2 à 4, hors TGV) qui ont atteint leur durée de vie a triplé en 20 ans, passant de 1 000 km en 1998 à environ 3 000 km aujourd'hui. En 2016, environ 11 000 km de voies ont ainsi atteint leur durée de vie (voir graphique 1).

Graphique 1 : Evolution du linéaire de voie hors d'âge



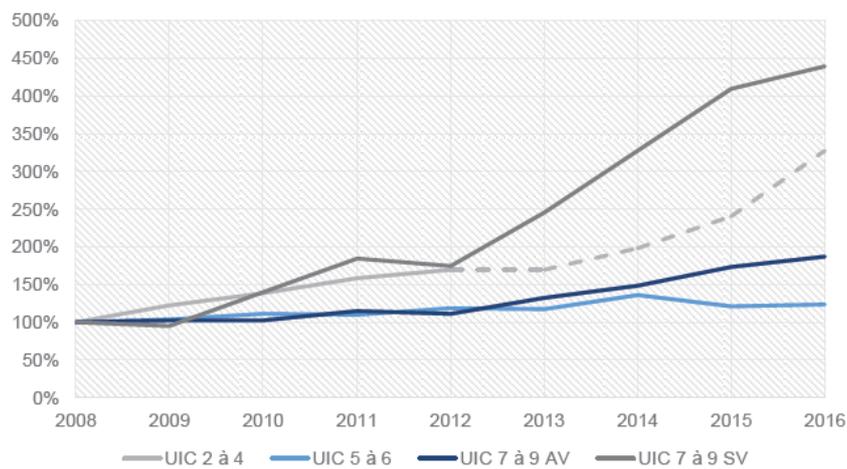
Source : Audit sur l'état du réseau ferré national. IMDM. Mars 2018.

La pyramide des âges des équipements de signalisation du réseau vieillit aussi considérablement : les postes électriques approchent ou ont dépassé leur durée de vie, les postes informatiques en ont atteint les 2/3, tandis que l'âge moyen du parc des installations de signalisation augmente de façon continue.

Un impact sur la qualité de service

Ce sous-investissement pour le renouvellement et la modernisation du réseau ferré entraîne une baisse générale de la qualité de service. Par exemple, le nombre de ralentissements liés à la voie n'a cessé de croître depuis 2009 sur la plupart des lignes. Il a été par exemple multiplié par 2 sur les lignes les moins circulées (UIC 7 à 9 AV).

Graphique 2 : Evolution du nombre de ralentissements liés à la voie

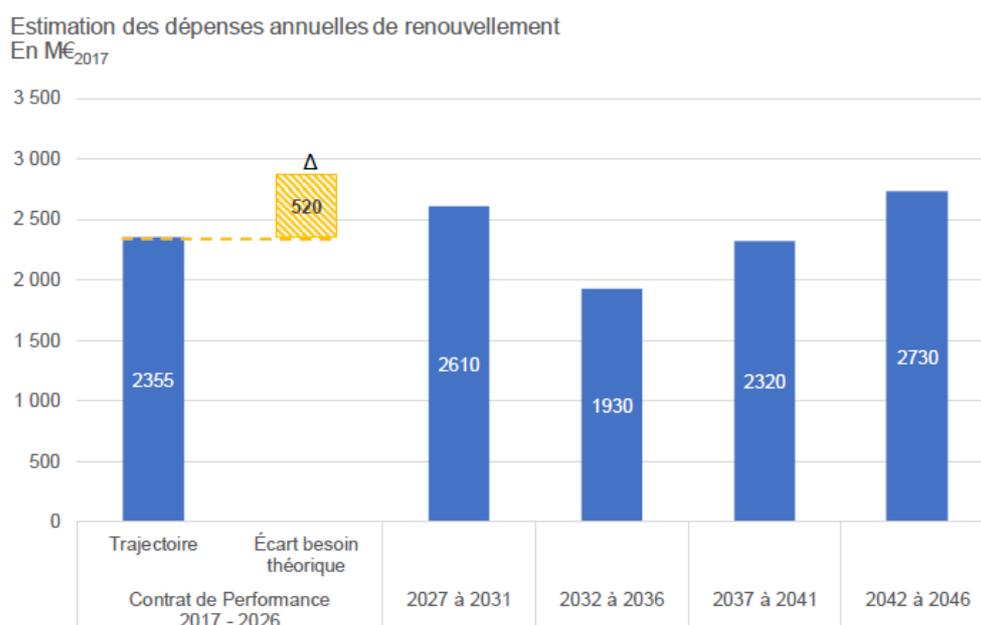


Source : Audit sur l'état du réseau ferré national. IMDM. Mars 2018.

Des besoins d'investissement supérieurs aux investissements prévus dans le réseau

Le rapport estime que l'écart entre les besoins théoriques de renouvellement des infrastructures du réseau ferroviaire (hors lignes de desserte fine du territoire) et la trajectoire définie par le contrat de performance de SNCF Réseau se monte à environ 520 M€/an en moyenne sur la période 2017 - 2026.

Graphique 3 : Besoins estimés de renouvellement des infrastructures ferroviaires



Source : Audit sur l'état du réseau ferré national. IMDM. Mars 2018.

Cet écart se décompose en un besoin de 130 M€/an pour les ouvrages d'art, 110 M€/an pour la voie et les appareils de voie, 160 M€/an pour les installations fixes de traction électrique et 120 M€/an pour la signalisation.

Des investissements d'urgence au détriment d'une gestion préventive du réseau

Les politiques de maintenance de la voie jugées les plus pertinentes du point de vue économique orientent deux tiers de l'effort financier sur le renouvellement des équipements et un tiers vers l'entretien. En France, cette répartition des efforts financiers est quasiment atteinte pour les lignes de dimension nationales et régionales (UIC 2 à 6). Cependant, elle reste très éloignée des standards de référence pour les lignes LGV et les lignes de desserte fine des territoires (UIC 7 à 9), reflétant un mode de gestion des lignes qui se traduit le plus souvent par des réparations d'urgence plutôt que par de l'entretien préventif.

Tableau 1 : Rapport entre les dépenses d'entretien et de renouvellement de voies, entre 2009 et 2015

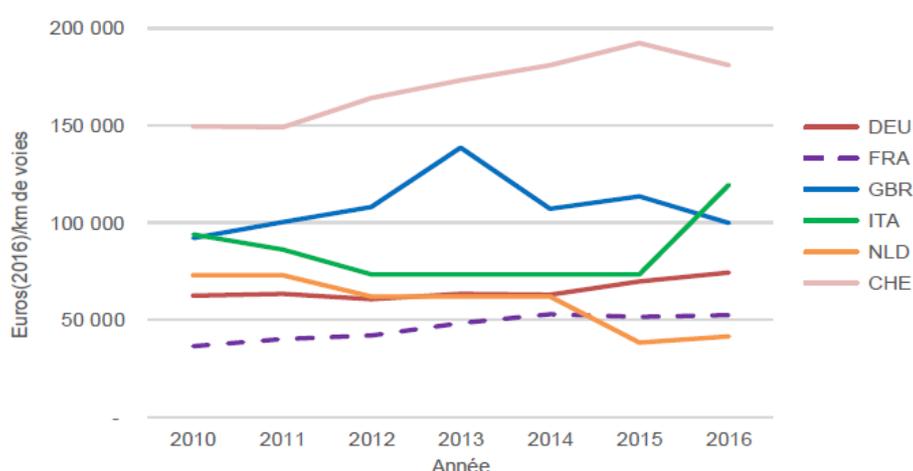
Sous-réseaux	Part de renouvellement	Part d'entretien
LGV	51 %	49 %
Groupes UIC 2 à 6	62 %	38 %
Groupes UIC 7 à 9	31 %	69 %

Source : Audit sur l'état du réseau ferré national. IMDM. Mars 2018.

Un effort d'investissement inférieur aux principaux pays européens

Malgré une amélioration ces dernières années, la France investit toujours moins que ces principaux voisins européens dans son réseau ferroviaire. Avec 50 000 € par km de voies investi en 2016, c'est 2,5 fois moins que l'Italie, 2 fois moins que la Grande-Bretagne et 50% de moins que l'Allemagne.

Graphique 4 : Evolution des niveaux budgétaires par km de voies (UIC 2 à 9)



Source : Audit sur l'état du réseau ferré national. IMDM. Mars 2018.

Conclusion : renouvellement des réseaux, la prise de conscience ?

Dans le domaine ferroviaire comme pour de multiples autres infrastructures (routes, ouvrages d'art, canalisations, éclairage public...), le renouvellement a été trop souvent le parent pauvre des politiques budgétaires. Cela se traduit aujourd'hui par une forte dégradation de l'état du patrimoine, de la qualité de service, voire de la sécurité pour les usagers.

La prise de conscience des besoins en matière de régénération et de mise à niveau des réseaux est désormais une nécessité.

Pour le réseau ferré, l'effort qui sera pressenti à travers le contrat de performance de SNCF Réseau mais aussi à travers les budgets de l'AFITF qui seront issus de la Loi d'orientation pour les mobilités (CPER ferroviaires notamment), seront déterminants pour enrayer le déclin et permettre au réseau ferroviaire d'assurer dans les meilleures conditions la mobilité de ses 4 millions de voyageurs quotidiens.

Romain Guillet
guilletr@fnfp.fr
 01.44.13.32.22

Du Plan Juncker au futur Fonds InvestEU

Le Plan d'investissement pour l'Europe (« Plan Juncker »), lancé en novembre 2014, a été couronné de succès. Cette réussite s'apprécie principalement sur la base des nombreuses actions financées avec le soutien du Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS). Ce fonds a permis de mobiliser, entre sa création et le mois de novembre 2018, 360 milliards d'euros d'investissements supplémentaires. C'est la raison pour laquelle la Commission européenne a étendu sa mise en œuvre jusqu'en 2020 et proposé un instrument ambitieux, dans le cadre du budget européen pour la période 2021-2027.

Le Plan Juncker, un instrument pour stimuler l'investissement en Europe

En novembre 2014, la Commission a présenté le plan d'investissement pour l'Europe – le plan Juncker – fondé sur une approche assez innovante au regard des interventions classiques de l'Union européenne. En recourant à des volumes limités de fonds publics, une garantie du budget de l'UE au Groupe de la Banque européenne d'investissement, des fonds privés et publics ont été levés massivement pour être injectés dans des secteurs importants de l'économie de l'UE.

Fort de ce succès, l'Union européenne a accru la garantie de l'Union de 16 milliards d'euros à 26 milliards et la BEI porte son capital de 5 milliards d'euros à 7,5 milliards. Le Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS) passe ainsi de 21 milliards d'euros à 33,5 milliards. L'effet de levier est le même que pour la première version du FEIS (15), ce qui ferait passer l'objectif d'investissement total de 315 milliards d'euros à 500 milliards au minimum. Cet objectif est en passe d'être atteint.

De la création du Fonds au mois de novembre 2018, 993 transactions soutenues par le Fonds avaient déjà été approuvées par le Groupe de la Banque européenne d'investissement, pour une valeur d'investissement totale de 360 milliards d'euros, couvrant tous les États membres. Quelque 850 000 petites et moyennes entreprises et entreprises de moyenne capitalisation devraient en bénéficier. Deux tiers des 360 milliards d'euros levés proviennent de ressources privées, ce qui veut dire que le Fonds européen pour les investissements stratégiques a également atteint son objectif visant à mobiliser des investissements privés.

En mobilisant plus de 11 milliards d'euros générés grâce à l'intervention du FEIS (entraînant près de 57 milliards d'euros d'investissements), la France est l'un des premiers pays bénéficiaires. Il faut cependant appréhender ces résultats à l'aune des investissements générés en proportion du PIB. En tenant compte de ce paramètre, la France se classe alors en onzième position.

Le secteur des infrastructures, peu représenté dans les projets bénéficiant de la garantie européenne

Le secteur des infrastructures est peu représenté dans les projets soutenus par le Plan d'investissement pour l'Europe. Ils représentent en effet seulement 8%, contre 21% pour la recherche et l'innovation ou 11% en faveur du numérique. Cela renvoie à un type d'outil encore assez peu adapté, le Plan Juncker étant destiné à des projets lancés initialement dans les trois années suivantes.

10 projets signés concernaient le secteur des transports en France, dont le Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Les projets sélectionnés concernent essentiellement des participations de la garantie européenne à des fonds d'investissement dédiés aux infrastructures (dans les domaines du transport, de l'énergie et du numérique).

S'agissant des projets approuvés, seul trois projets existent dans le domaine des transports (Route Centre Europe Atlantique - RCEA), Fonds Eurofideme 4, aéroport de Guadeloupe).

Compte tenu de l'importance des besoins en investissement pour achever le réseau central du RTE-T d'ici à 2030 (estimés à 350 milliards d'euros pour la période 2021-2027), le réseau global du RTE-T d'ici à 2050, et des investissements dans la décarbonation, la numérisation et les transports urbains (estimés à 700 milliards d'euros pour la période 2021-2027), il convient de faire l'usage le plus efficace des différents programmes et instruments de financement de l'UE afin de maximiser la valeur ajoutée des investissements soutenus par l'Union.

Des améliorations nécessaires

Les conditions de succès pour la poursuite du Plan d'investissement pour l'Europe reposent sur plusieurs axes d'amélioration.

Il s'agit d'abord d'assurer l'additionalité de tous les projets soutenus. Cela signifie que seuls les projets d'investissement qui n'auraient pu être financés en l'absence de ce plan, notamment dans le cadre des interventions « classiques » de l'Union européenne et de la Banque européenne d'investissement (BEI), devraient être retenus. Or, une partie des projets financés auraient pu l'être sans le Plan Juncker. De plus, l'essentiel des projets qui ont bénéficié du Plan sont des projets portant sur le financement des PME ; en revanche, le financement des actifs immatériels, des infrastructures des transports ou encore des petits projets d'infrastructure est demeuré limité – alors même que ce sont les projets qui connaissent le plus de difficultés à se financer et qui présentent le plus d'externalités. De manière plus générale, le Plan Juncker a permis de financer davantage de projets, plus rapidement, mais n'a pas modifié en profondeur le type de projets financés – que ce soit en termes de taille, de secteur ou de niveau de risque.

Un autre point d'amélioration est la nécessité d'avoir une plus grande complémentarité entre le FEIS et les autres financements européens (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe dans le domaine des grandes infrastructures européennes, Horizon 2020 dans le domaine de la recherche et l'innovation, les fonds structurels pour des actions de développement régional).

Enfin, le déséquilibre géographique doit être contrebalancé. Pour le volet « Infrastructures et Innovation », 91 % des opérations se déroulaient dans les pays de l'Europe des 15 et 93 % pour le volet « PME ». S'il est vrai qu'aucun critère de répartition géographique ou sectoriel n'était défini a priori, la couverture géographique déséquilibrée met en lumière la difficulté de contribuer au montage d'opérations de financement dans les pays d'Europe centrale et orientale. Cette démarche passe par une meilleure communication sur le fonctionnement du FEIS. Il faut aussi mettre en relief la nécessité d'une assistance technique plus proche des besoins locaux et l'élargissement des missions d'assistance technique dans l'identification des projets potentiels. Dans cette démarche, la structure d'assistance technique (« European Investment Advisory Hub ») mise en place pour les porteurs de projets doit pouvoir jouer un rôle plus important.

Le futur Fonds InvestEU, un outil ambitieux dans le prolongement du Plan Juncker

Le 6 juin 2018, la Commission européenne a présenté le programme « Invest EU ». Il s'agit, pour le prochain cadre financier pluriannuel (2021-2027), du successeur direct du plan d'investissement pour l'Europe.

« InvestEU » a vocation à regrouper, dans un programme unique, l'ensemble des instruments financiers européens. Outre le Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS) du plan Juncker, il

intégrera également le programme COSME, actuellement dédié aux PME, ou InnovFIN, pour le financement de l'innovation.

Comme pour le Plan Juncker, le Fonds InvestEU entend mobiliser des investissements publics et privés en s'appuyant sur une garantie budgétaire de l'Union européenne. Il soutiendra les projets d'investissement des partenaires financiers, tels que la Banque européenne d'investissement (BEI) afin de renforcer leur capacité de prise de risque. Selon la proposition de la Commission, la garantie budgétaire de l'UE au Fonds InvestEU s'élèverait à 38 milliards d'euros, dont 40% (15,2 milliards d'euros) provisionnés sur le budget européen. Par effet de levier, InvestEU devrait susciter, à l'échelle de l'Europe, 650 milliards d'euros d'investissements sur la période 2021-2027.

Avec InvestEU, plusieurs évolutions sont proposées par rapport au fonctionnement actuel des instruments financiers, tels que le FEIS. Ainsi, InvestEU disposera d'une gouvernance unique afin d'éviter les chevauchements et la multiplication des instruments financiers.

Quatre domaines d'intervention ont été prédéfinis avec la répartition budgétaire suivante :

- les infrastructures durables (transport, énergie, couverture numérique, gestion de l'eau et des déchets, etc.), représentant une enveloppe de 11,5 milliards d'euros ;
- la recherche, l'innovation et la numérisation, représentant une enveloppe de 11,25 milliards d'euros ;
- les PME, représentant une enveloppe de 11,25 milliards d'euros ;
- les investissements sociaux et les compétences (microcrédit, économie sociale et solidaire, éducation formation...), ainsi que les infrastructures sociales (crèches, maisons de retraite, logement étudiant...), représentant une enveloppe de 4 milliards d'euros.

Les Etats membres auront la possibilité de compléter la garantie européenne en y transférant jusqu'à 5% de leur enveloppe nationale de fonds structurels (FEDER, FSE, etc.). Cet abondement serait alors affecté à l'Etat membre concerné. Parallèlement, la réglementation relative aux aides d'Etat sera modifiée afin d'en exempter les fonds déposés dans InvestEU par les Etats membres.

La Banque européenne d'investissement restera le partenaire privilégié de la Commission européenne pour la mise en œuvre d'InvestEU. Toutefois, les Banques publiques nationales (telles que la Caisse des dépôts et consignations en France) ou régionales d'investissement auront la possibilité de devenir partenaire dans la mesure où elles sont agréées et que, dans le cadre de partenariats, elles couvrent au moins trois Etats membres.

En termes de gouvernance, InvestEU sera géré par la Commission européenne, qui s'appuiera sur un comité consultatif réunissant les partenaires financiers et les Etats membres.

La plateforme de conseil et le portail européen de projets d'investissements InvestEU s'appuieront sur le modèle existant du plan d'investissement sur l'Europe (plateforme d'assistance technique et Portail européen de projets d'investissement). Ainsi, la plateforme intégrera les différents services de conseil existant en un guichet unique pour l'assistance au développement de projets, tandis que le portail, via une base de données, entend rapprocher les investisseurs et porteurs de projets en offrant une plus grande visibilité à ces derniers.

Une première appréciation de la proposition de la Commission

La rationalisation des instruments financiers dans un seul fonds mérite d'être saluée. Elle répond à un réel besoin d'efficacité et de visibilité des instruments financiers pour les porteurs de projets.

Malgré la continuité d'une Plateforme d'assistance technique et d'un portail de projets, l'implication des autorités locales est encore insuffisamment développée. Or, celles-ci peuvent contribuer à de plus grandes synergies entre différentes sources de financement (fonds structurels européens, financements régionaux/nationaux avec des financements privés).

En outre, Les plates-formes de projets, instances de coordination prévue dans le « Plan Juncker », pour agréger des projets de petite taille afin d'obtenir un volume suffisant (condition indispensable pour bénéficier de la garantie de l'union européenne), est un véhicule intéressant qui pourrait être encore amélioré. En effet, les plateformes d'investissement, qui regroupent des projets de taille plus modeste dans une approche de portefeuille, sont de nature, en théorie, à répondre à la difficulté d'atteindre une masse critique.

Il est en effet fondamental de profiter de l'intérêt des investisseurs privés pour les orienter vers des investissements de plus faible taille (mais très nombreux) afin de développer un véritable marché des

infrastructures de dimension régionale à l'échelle européenne.

Plus largement, il s'agit d'accompagner le mouvement vers une gouvernance régionale des infrastructures. Cette démarche repose sur un véritable partenariat entre acteurs publics et acteurs privés dans la détermination des priorités et la conduite des projets au plus près des territoires.

L'articulation entre le nouveau Fonds InvestEU et les fonds structurels répond à un vrai besoin, permettant d'améliorer le financement de certains projets. Cependant, la Commission européenne maintient une approche particulièrement restrictive des infrastructures de transport dans les propositions de la politique de cohésion post-2020 (encore en débat au Parlement européen). En l'état actuel des propositions de la Commission, la concentration thématique reste défavorable aux infrastructures de transport pour le FEDER

En effet, en fonction du ratio de leur revenu national brut par rapport à la moyenne de l'Union européenne, les interventions du FEDER devraient s'exercer de façon plus ou moins intense sur certains objectifs (cinq priorités ont été définies). 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 la recherche et l'innovation (objectif 1) et 85% sur les objectifs 1 et 2 (l'objectif 2 étant dédié à la transition écologique). Les infrastructures sont inscrites dans l'objectif spécifique 3. Cette concentration thématique est, en l'état des propositions, particulièrement préjudiciable pour le financement des infrastructures de transport qui seraient de nouveau entravées, comme c'est le cas pour la période actuelle.

La proposition du futur fonds InvestEU est encore en débat au sein du Parlement européen. Parmi les premiers amendements proposés par les députés européens à cet instrument financier, il faut citer la prise en compte des actions dédiées à l'entretien des infrastructures et une plus grande implication des États membres dans le dispositif. Le texte sera également adopté au Conseil, qui rassemble les représentants des États membres.

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
