



Maîtres d'ouvrage

CYCLE MUNICIPAL : quel impact sur l'activité TP ?

p.3

Le secteur des Travaux Publics réalise 41% de son chiffre d'affaires avec le secteur public local et 31% avec le bloc communal. L'évolution de l'investissement des collectivités et celle de l'activité TP sont étroitement liées. A l'approche des prochaines élections de 2020, cet article mesure l'impact du cycle électoral municipal sur l'activité : si « l'effet cycle » est indéniable, l'ampleur des évolutions est très variable et dépend également de facteurs externes.

DÉPENSES TP DES DÉPARTEMENTS EN 2019 : un retour de la croissance qu'il faudra confirmer

p.7

Après plus d'une décennie de baisse ou de stagnation, les dépenses TP* des départements renouent avec la croissance : +3% selon l'analyse des budgets primitifs 2019. Cette hausse, réelle mais modeste, ne doit pas masquer le sous-investissement dans les travaux et l'entretien des réseaux, notamment de voirie.

LES DÉPENSES TP DES MÉTROPOLIS DYNAMIQUES : +6% en 2019

p.11

En cette dernière année pleine du cycle électoral pour le bloc communal, les métropoles font preuve de dynamisme avec une hausse de 6% des dépenses TP inscrites dans leurs budgets primitifs 2019.



Territoires & Infrastructures

AMELIORER LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN POUR LA COHESION DES TERRITOIRES

p.13

Les infrastructures de transports sont essentielles dans la vie quotidienne des Français. Plus de 25% des actifs résident à plus de 30 minutes de leur lieu de travail. Pourtant, en dépit d'une saturation croissante de nombreux réseaux, les moyens financiers consacrés à leur entretien et à leur développement restent insuffisants. Il manquerait 1 milliard d'euros par an pour assurer une bonne qualité de service pour les citoyens.

ACCELERER LA COUVERTURE NUMERIQUE : un enjeu de cohésion des territoires **p.16**

Le très haut débit (THD) Internet est le support indispensable des technologies d'aujourd'hui et de demain. Pourtant 45 % des Français en sont toujours privés. Essentiel à la cohésion des territoires, l'achèvement du Plan France THD d'ici 2025 nécessiterait un investissement supplémentaire de l'Etat de 800 millions d'euros.

INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES : les Français l'attendent ! **p.19**

Près de 2/3 des Français considèrent que l'investissement dans les infrastructures est vital pour la croissance économique future. Tel est l'un des nombreux enseignements du [Global Infrastructure Index 2018](#) qui met en lumière la vision des Français sur la qualité de leurs infrastructures.

COLOSSES AUX PIEDS D'ARGILE : l'état alarmant des ponts en France **p.21**

En France, 10 % des 250 000 ponts sont en mauvais état structurel selon le dernier rapport de la mission d'information sur la sécurité des ponts du Sénat. Au moins 565 millions d'euros par an seraient nécessaires pour l'entretien et la réparation des ponts et ainsi assurer la sécurité des citoyens.

VERS UNE CLASSIFICATION EUROPEENNE DES INVESTISSEMENTS VERTS **p.25**

L'Union européenne a considérablement renforcé ses actions en faveur de la transition écologique. Davantage de capitaux privés dans les investissements durables sont nécessaires pour combler un déficit d'investissement estimé à 270 milliards par an pour l'UE. Le fléchage de l'investissement vert demeure un enjeu complexe et l'absence d'une définition commune du caractère « vert » ou « durable » d'un actif est présenté comme l'un des obstacles majeurs pour les investisseurs. C'est la raison pour laquelle la Commission européenne souhaite promouvoir une classification (« taxonomie ») en mobilisant des experts et en esquissant des premières pistes.

CYCLE MUNICIPAL : quel impact sur l'activité TP ?

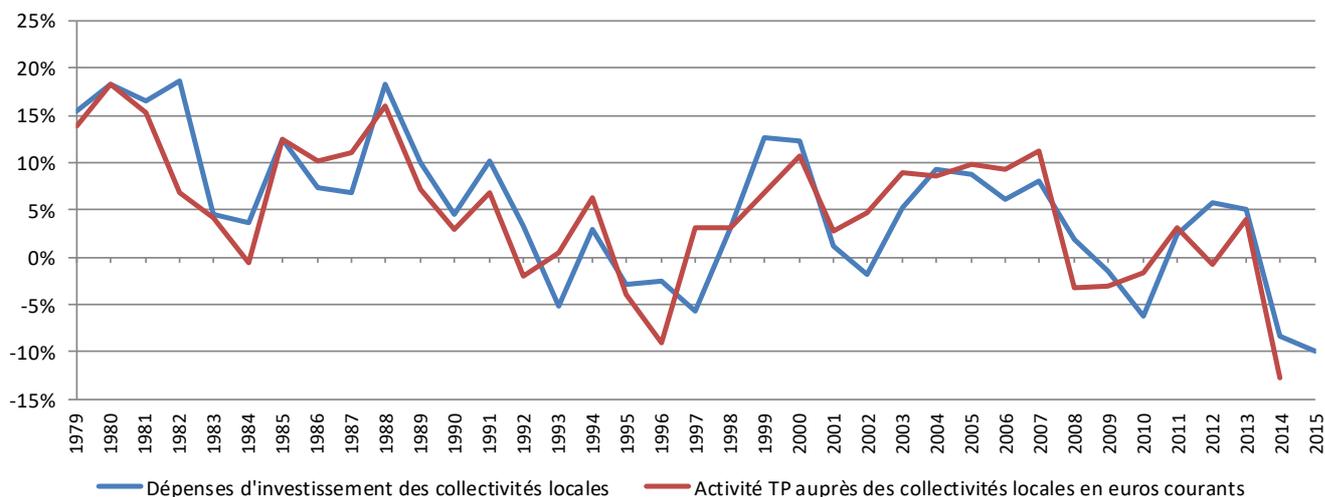
Le secteur des Travaux Publics réalise 41% de son chiffre d'affaires avec le secteur public local et 31% avec le bloc communal. L'évolution de l'investissement des collectivités et celle de l'activité TP sont étroitement liées. A l'approche des prochaines élections de 2020, cet article mesure l'impact du cycle électoral municipal sur l'activité : si « l'effet cycle » est indéniable, l'ampleur des évolutions est très variable et dépend également de facteurs externes.

L'activité TP fortement corrélée à l'investissement public local

Le lien entre l'investissement public des collectivités et l'activité des Travaux Publics est très étroit. En 2017, le secteur réalise 41% de son chiffre d'affaires avec les collectivités : 31% avec le bloc communal (commune et groupements), 8% avec les départements et 2% avec les régions.

Plus précisément, les dépenses d'investissement des collectivités sont, pour une grande partie, des dépenses de Travaux Publics. Le chiffre d'affaires réalisé auprès des collectivités est donc étroitement lié aux dépenses d'investissement de ces collectivités.

Graphique 1 : Evolution de l'investissement public local et du chiffre d'affaires TP auprès des collectivités



Source : INSEE et FNTF

L'investissement des collectivités et l'activité TP en lien avec les collectivités suivent sensiblement les mêmes courbes montrant la dépendance de secteur à l'égard de l'investissement local. Ce lien se vérifie à la fois en période de hausse, comme à la fin des années quatre-vingt-dix, et en période de baisse, comme lors de la baisse des dotations sur la période 2014-2017.

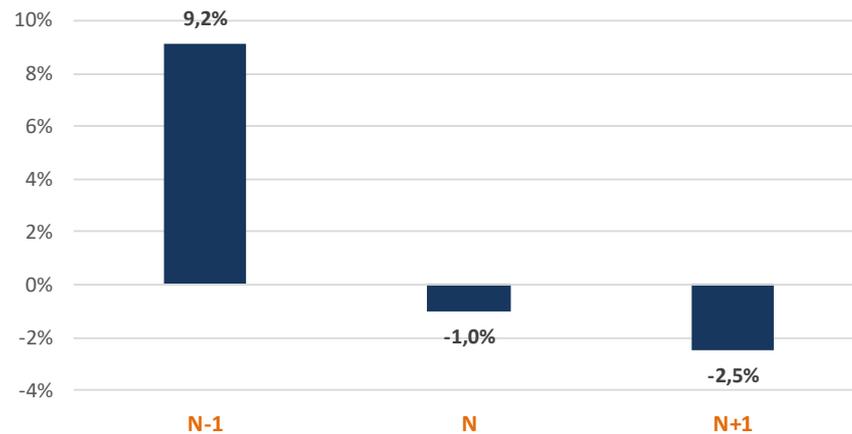
Dès lors, tout ce qui impacte l'investissement local impacte l'activité TP.

Élections municipales : quel impact sur l'activité TP ?

La vie politique municipale est un déterminant important de l'investissement local. Ainsi, en règle générale, l'investissement public local suit un cycle en fonction du mandat électoral. L'année précédant les élections (N-1) est généralement dynamique alors que l'année des élections (N) et surtout l'année suivante (N+1) connaissent un recul de l'investissement.

Sur la base de l'observation des 6 derniers mandats municipaux, ce constat se vérifie pour l'activité des Travaux Publics.

Graphique 2 : Moyenne de l'évolution de l'activité TP auprès des collectivités et de l'activité TP totale en fonction de l'année du cycle électoral municipal sur les 6 derniers mandats

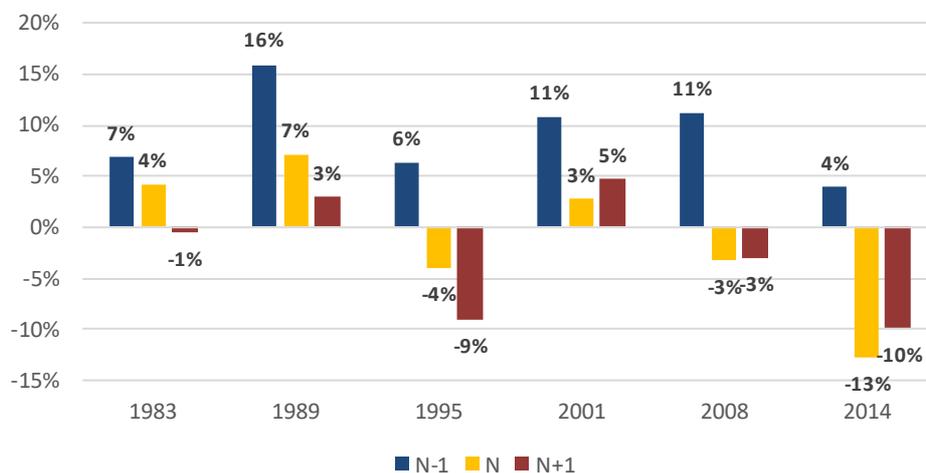


Source : FNTF

L'impact des élections sur l'activité TP auprès des collectivités est évident : en moyenne, le chiffre d'affaires réalisé avec les collectivités progresse de 9,2% l'année précédant les élections municipales avant de reculer de 1% en année d'élections puis de 2,5% l'année suivante. Schématiquement, ceci correspond à une accélération des travaux avant l'élection pour mener à terme les projets du mandat, tandis que l'année de l'élection et la suivante sont généralement marquées par la mise en place des projets des nouvelles équipes élues et sont donc plus consacrées à la préparation des nouveaux programmes d'investissement (études, procédures etc.)

Toutefois ces moyennes cachent des disparités importantes. En effet, des éléments exogènes peuvent venir amplifier ou contrecarrer « l'effet cycle ».

Graphique 3 : Evolution de l'activité TP auprès des collectivités en fonction de l'année du cycle électoral municipal



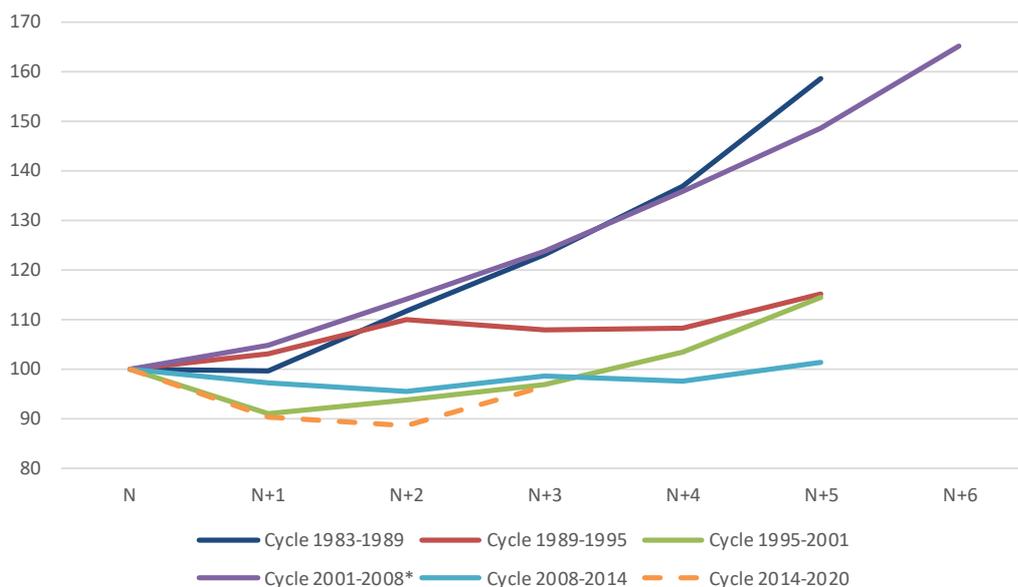
Source : FNTF

Si l'activité TP de l'année N-1 a été positive lors des 6 derniers cycles, le constat est plus nuancé pour les années d'élections (3 hausses et 3 baisses) et les années N+1 (2 hausses et 4 baisses). Ces années ont en effet enregistré des « chocs » qui peuvent être d'ordre divers (économique, financier, institutionnel) qui sont venus impacter à la hausse ou à la baisse le « cycle naturel » des investissements.

Les deux cycles des années 80 ont connu d'importants transferts de compétences liés au mouvement de décentralisation qui ont soutenu l'investissement des collectivités et par conséquent l'activité TP. Au contraire, le milieu des années 90 puis les années 2008-2009 ont été marqués par des crises économiques de grande ampleur qui se sont répercutées sur l'ensemble des investissements. Quant à la période 2014-2015, elle a vu la baisse des dotations de l'Etat aux collectivités se superposer à une réforme territoriale (loi NOTRe) qui ont conduit à un recul sans précédent de l'investissement local.

Par ailleurs, le taux de renouvellement des équipes municipales lors des élections est une variable supplémentaire qui peut venir amplifier l'effet du cycle. Le taux de rotation des équipes municipales a été particulièrement important lors de l'élection de 2014 et a certainement retardé le redémarrage des investissements.

Graphique 4 : Evolution de l'activité TP auprès des collectivités en fonction de l'année du cycle électoral municipal (base 100 l'année des élections)



Source : FNTF - * Le cycle 2001-2008 a duré 7 ans en raison d'un report d'un an des élections municipales

Le graphique ci-dessus illustre la montée en puissance des investissements des collectivités en Travaux Publics au cours d'un cycle électoral. Toutefois, l'ampleur d'un cycle est très variable et les évolutions année par année peuvent parfois diverger.

Ce graphique démontre aussi le côté atypique du cycle actuel (2014-2020) avec l'atonie des investissements sur les 3 premières années du mandat. Même si l'activité repart en cette fin de mandat, le retard pris ne sera pas rattrapé : 61,2 Md€ de chiffre d'affaires TP auprès des collectivités ont été réalisés sur les 4 premières années du mandat actuel (2014-2017) contre 72,1 Md€ sur les 4 premières années du mandat précédent (2008-2011). L'investissement en infrastructures a en effet constitué une variable d'ajustement majeure pour adapter les budgets à la baisse des dotations. Ceci s'est notamment traduit par de nombreux reports de projets et par un sous-investissement, en particulier dans l'entretien des réseaux (routes, canalisations etc...)

Quid de l'année 2020 ?

En se basant sur les observations précédentes, l'année 2019 devrait être une année dynamique pour l'investissement local, pour l'activité TP auprès des collectivités et pour l'activité TP dans son ensemble. Les [indicateurs de conjoncture du début d'année le confirment](#) : l'investissement public local est bien orienté et les enquêtes mensuelles de la FNTF montrent une activité soutenue.

Pour 2020, la dynamique de l'investissement local devrait s'atténuer mais sans connaître un effondrement comme ce fut le cas en 2014. La situation financière des collectivités est en effet sensiblement différente.

- ⇒ Elles se sont reconstituées des marges de manœuvre solides résultant du processus de contractualisation avec l'Etat et de l'arrêt de la baisse généralisée de la dotation globale de fonctionnement.
- ⇒ Le taux d'épargne brute des collectivités a retrouvé un niveau élevé autour de 15% et leur taux d'endettement reste faible avec une capacité de désendettement de l'ordre de 5 ans.
- ⇒ La trésorerie des collectivités a atteint fin 2018 un plus haut historique à 59 Md€ ce qui représente l'équivalent de plus d'une année d'investissement public local.
- ⇒ Les taux d'intérêt se maintiennent à des niveaux très bas.
- ⇒ L'Etat a renforcé ses dispositifs de soutien à l'investissement (DETR, DSIL).

Enfin, le niveau d'investissement du précédent mandat a été historiquement faible, en particulier pour entretenir et régénérer les réseaux : en conséquence, les besoins sont criants et les attentes des citoyens fortes. Tous ces éléments devraient conduire à un volontarisme soutenu des nouvelles équipes municipales qui seront élues en 2020 pour maintenir dès l'année N un niveau d'investissement satisfaisant à ces priorités.

Toutefois, plusieurs inconnues demeurent : le taux de renouvellement des équipes, la stabilité institutionnelle alors qu'une réforme de la fiscalité locale de grande ampleur est annoncée pourraient par exemple influencer directement sur le redémarrage des projets et des investissements du prochain mandat.

En conclusion

Le cycle électoral municipal est un déterminant important de l'évolution de l'activité des Travaux Publics mais il ne constitue pas une règle immuable, notamment en année d'élection municipale. D'autres facteurs entrent aussi en ligne de compte comme la situation financière des collectivités, la situation économique générale et la stabilité institutionnelle pour le bloc local (prévisibilité des ressources, transferts de compétences éventuels...). A tous ces arguments factuels s'ajoute un dernier élément indispensable : la volonté politique d'agir.

C'est ainsi du volontarisme des futures équipes municipales, dans un contexte où les besoins exprimés par nos concitoyens en matière de mobilité, de numérique ou de transition écologique n'ont jamais été aussi importants, dont dépendra l'évolution des investissements dans des infrastructures nouvelles et dans l'entretien des réseaux existants. C'est un enjeu essentiel, non seulement pour le dynamisme du secteur et la poursuite de la création d'emplois locaux, mais aussi pour l'avenir de nombreux territoires qui ont été lourdement affectés par près d'une décennie de sous-investissement.

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

DÉPENSES TP DES DÉPARTEMENTS EN 2019 : Un retour de la croissance qu'il faudra confirmer

Après plus d'une décennie de baisse ou de stagnation, les dépenses TP* des départements renouent avec la croissance : +3% selon l'analyse des budgets primitifs 2019. Cette hausse, réelle mais modeste, ne doit pas masquer le sous-investissement dans les travaux et l'entretien des réseaux, notamment de voirie.

**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 »*

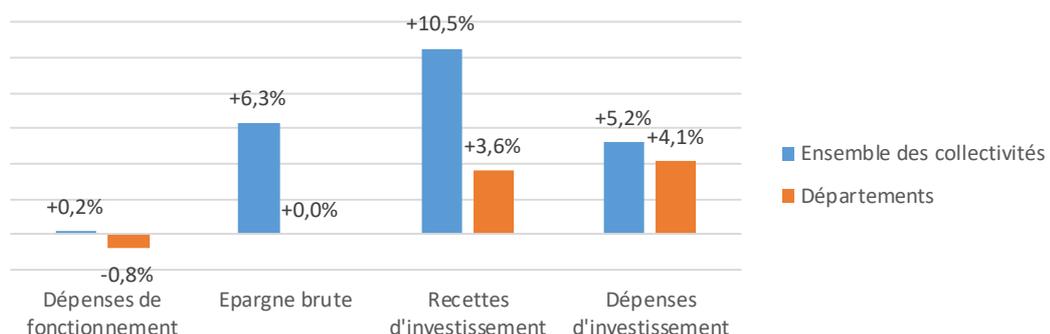
Amélioration globale de la situation financière des collectivités, les départements en retrait

L'amélioration de la situation budgétaire et financière de l'ensemble des collectivités amorcée en 2017 s'est confirmée en 2018 comme le montrent les données du [dernier rapport de l'OFGL](#) :

- L'épargne brute (+6,3%) et le taux d'épargne brute (15,5%) ont progressé à la faveur de recettes, notamment fiscales, dynamiques et de dépenses de fonctionnement maîtrisées (+0,2%).
- Le stock de dette s'est stabilisé pour la première fois depuis 2003 et la capacité de désendettement s'est améliorée à 4,7 années.
- Les recettes d'investissement affichent une croissance supérieure à 10% soutenues par le FCTVA et les dotations de soutien à l'investissement (DETR et DSIL).
- Les dépenses d'investissement sont en hausse de 5,2%, mais moins dynamiques qu'en 2017 (+6,2%). Elles devraient toutefois s'accroître en 2019 d'après les données provisoires publiées par l'OFGL : +8,1% pour les régions, +8,6% pour les départements et +9% pour le bloc communal.

Sur certains de ces indicateurs, les départements se situent en retrait pour l'année 2018. En particulier, leur épargne brute stagne et les dépenses d'investissement ont redémarré avec un an de retard par rapport aux autres niveaux de collectivités et moins fortement.

Graphique 1 : Evolution 2018 de certains indicateurs pour les départements et l'ensemble des collectivités



Source : OFGL

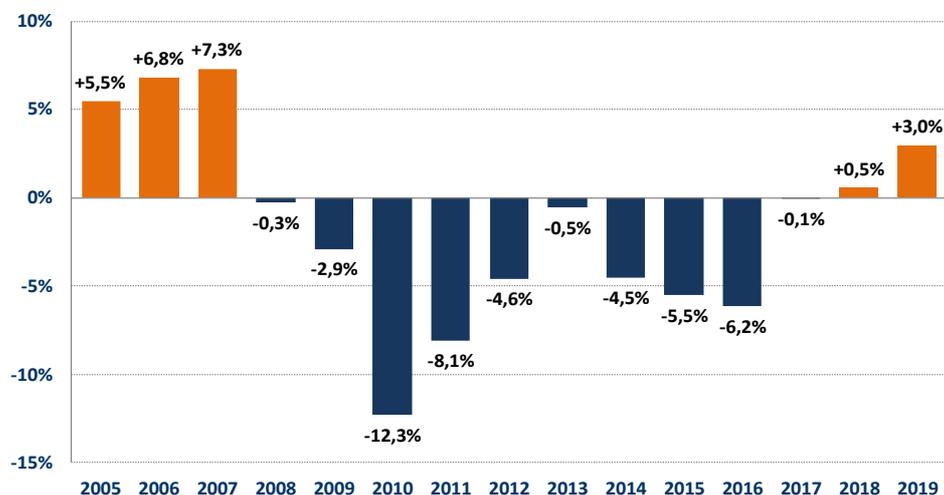
Les départements bénéficient toutefois de facteurs positifs pour 2019 :

- La fin de la baisse des dotations qui permet à la dotation globale de fonctionnement 2019 de se maintenir à son niveau de 2018,
- La dynamique des recettes fiscales et notamment celle des droits de mutations, en forte hausse ces 5 dernières années. En 2019, si l'on s'attendait à un tassement, la croissance devrait être au rendez-vous, soutenue par des taux d'intérêt très bas qui boostent l'achat immobilier. Le rythme de croissance s'établit en effet à +6% pour les 6 premiers mois de l'année. Les DMTO atteindront un nouveau point haut au-delà des 12 Md€,
- Les dépenses de fonctionnement sont maîtrisées (-0,8% en 2018 et +0,5% en 2019) en raison des efforts sur les dépenses de personnel et du [ralentissement des dépenses sociales](#),
- L'encours de dette des départements a reculé en 2018 et devrait encore se réduire en 2019. La capacité de désendettement, 4,1 ans l'année passée et 3,8 ans cette année, est très favorable ce qui pourrait les inciter à activer le levier de l'emprunt.
- L'entrée dans la phase finale du mandat départemental (élections départementales en 2021), généralement favorable à l'investissement.

Légère reprise pour les dépenses TP en 2019

Les dépenses en Travaux Publics* des conseils départementaux ont baissé chaque année de 2008 à 2016. Les années 2017 et 2018 sont été marquées par une relative stabilité de ces dépenses. Sans être spectaculaire, l'année 2019 sera celle du retour à la croissance des dépenses TP : +3%.

Graphique 2 : Evolution des dépenses TP des départements



Source : [Données issues des budgets primitifs des départements traités par le Cabinet FSL](#)

La reprise n'est pourtant pas uniforme :

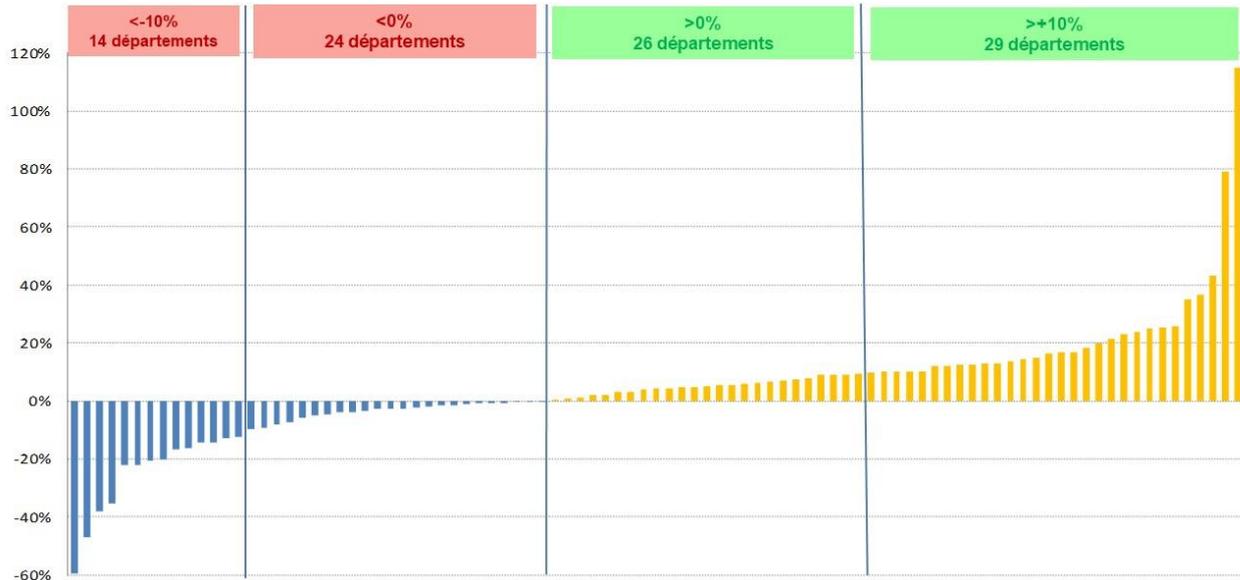
- Les subventions et les dépenses d'entretien reculent encore, respectivement -3,3% et -3,7%. En conséquence, la capacité d'entraînement pour l'investissement des autres niveaux de collectivités (subventions aux communes rurales par exemple) recule, et la qualité des réseaux et le service aux usagers vont continuer à se dégrader.
- Les dépenses d'investissement direct des départements augmentent de manière significative et s'accroissent, +6% après +2,9% en 2018. Cette accélération est encourageante sur la capacité des départements à retrouver une dynamique dans leurs projets d'infrastructures et semble logique compte tenu du cycle électoral départemental.

Dépenses TP totales	Investissement direct Part travaux	Subventions	Entretien
+3,0%	+6,0%	-3,3%	-3,7%

Source : [Données issues des budgets primitifs des départements traités par le Cabinet FSL](#)

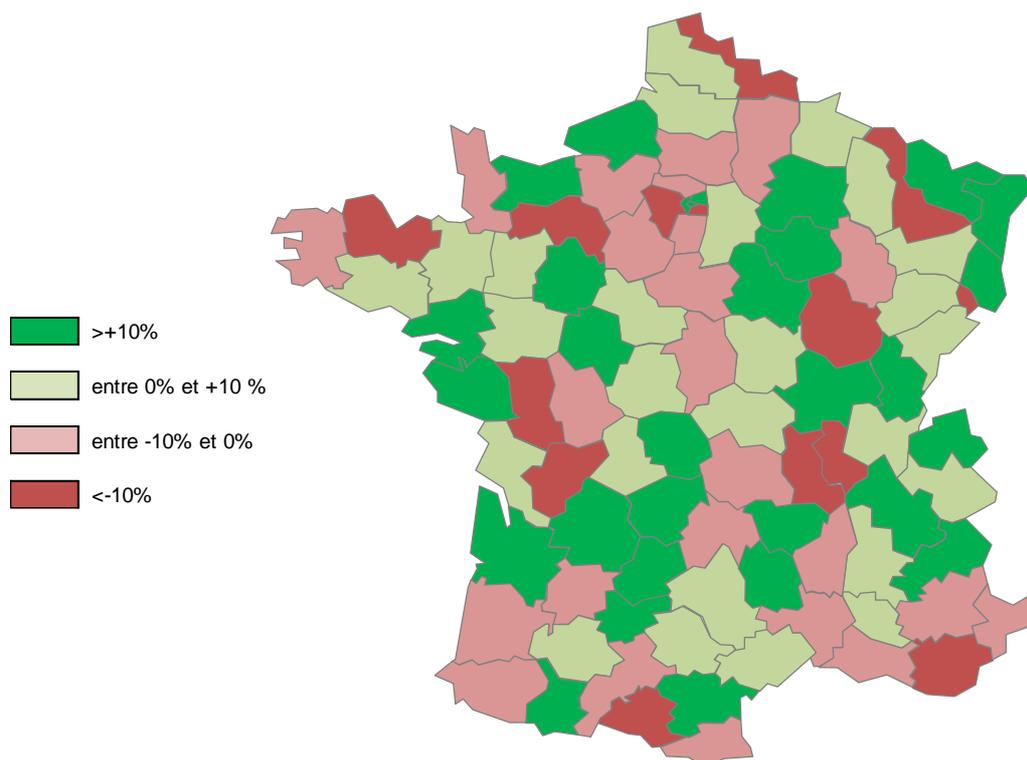
Ces chiffres recouvrent également des réalités très disparates localement même si, pour la première fois depuis des années, les départements où les dépenses TP augmentent sont majoritaires.

Graphique 3 : Dispersion des départements selon l'évolution de leurs dépenses TP



Source : [Données issues des budgets primitifs des départements traités par le Cabinet FSL](#)

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



Source : [Données issues des budgets primitifs des départements traités par le Cabinet FSL](#)

Quelle orientation pour l'investissement des départements au-delà de 2019 ?

Malgré la reprise observée en 2019, la chute des dépenses TP des départements reste très importante : depuis le point haut de 2007, elle a été de -35% au global et atteint même -41% pour les subventions (-64% pour celles consacrées à l'eau et l'assainissement) et -46% 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 dans leur budget. La situation s'améliore toutefois, mais cette dynamique est-elle durable ?

Si l'investissement des conseils départementaux devrait rester bien orienté en 2020 compte tenu de la phase favorable du cycle électoral, la suite est plus incertaine. La réforme globale de la fiscalité locale, qui doit accompagner la suppression totale de la taxe d'habitation d'ici 2023 est une source d'interrogation et d'inquiétude, particulièrement pour les départements. D'après le projet de réforme présenté par le gouvernement mi-juin aux élus locaux, la part départementale de la taxe sur le foncier bâti sera transférée aux communes. La piste privilégiée à ce stade pour compenser cette perte de recette est un transfert d'une part de TVA. Les départements perdraient de ce fait leur pouvoir de taux. Ces derniers réclament par ailleurs un [relèvement du plafond des droits de mutation de 0,2%](#) pour financer les mesures imposées par l'Etat.

Ces mesures, qui doivent être intégrées dans le PLF 2020 pour une entrée en vigueur en 2021, pourraient amplifier le ralentissement des investissements lors de l'année 2021 qui verra la mise en place de nouveaux exécutifs départementaux. Pourtant, le besoin d'investissement et d'entretien du réseau routier départemental est élevé et son rôle demeure essentiel à la cohésion des territoires, notamment dans les communes ou intercommunalités rurales.

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

LES DÉPENSES TP DES MÉTROPOLIS DYNAMIQUES : +6% en 2019

En cette dernière année pleine du cycle électoral pour le bloc communal, les métropoles font preuve de dynamisme avec une hausse de 6% des dépenses TP inscrites dans leurs budgets primitifs 2019.

**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) des fonctions ou sous-fonctions liées aux Travaux Publics.*

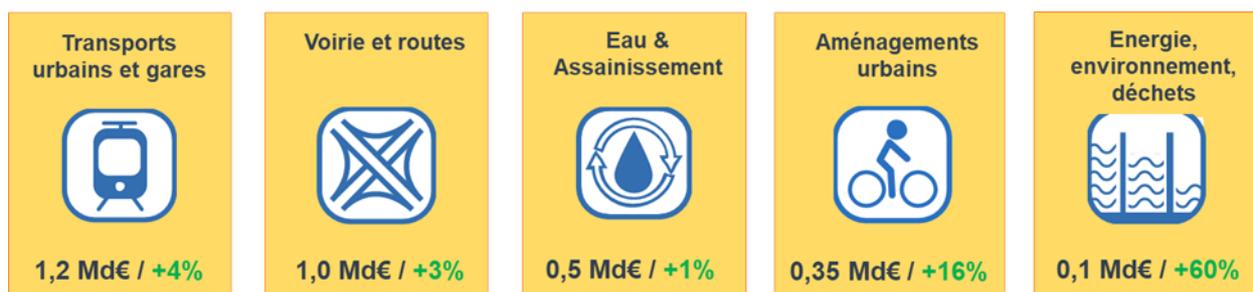
Des dépenses TP dynamiques en 2019

D'après l'analyse des budgets primitifs 2019 de 19 métropoles (hors MGP, Aix-Marseille-Provence et Tours), les dépenses en Travaux Publics devraient progresser de +6% et représenter 3,2 Md€ faisant de cet échelon territorial un maître d'ouvrage incontournable pour le secteur.

Dépenses TP totales	Investissement direct Part travaux	Subventions	Entretien
+6,0%	+4,8%	+26,5%	+3,1%
3,18 Md€	2,76 Md€	0,24 Md€	0,18 Md€

Source : FNTP – Budgets primitifs des métropoles traités par le Cabinet FSL

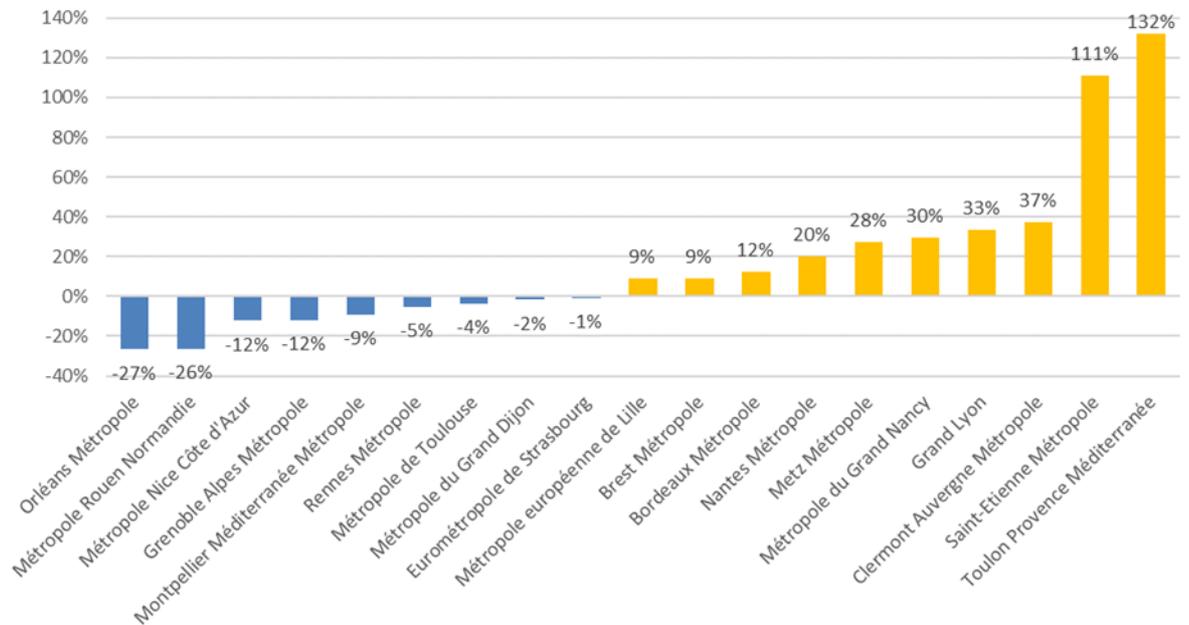
- L'ensemble des composantes des dépenses TP et l'ensemble des domaines d'intervention profiteront de cette dynamique. La part travaux de l'investissement direct affiche une croissance proche de 5% et totalise près de 2,8 Md€ d'investissement. Les subventions bondissent de plus de 26% mais sur une base peu élevée de 236 M€. Enfin, les dépenses d'entretien s'établissent à 180 M€ en hausse de 3,1%.
- Les transports, la voirie, l'eau & assainissement, les aménagements et l'énergie, environnement, déchets sont tous en augmentation mais sur des bases très variables. Les transports et la voirie représentent 69% des dépenses TP et progressent respectivement de +4% et +3%.



Source : FNTP – Budgets primitifs des métropoles traités par le Cabinet FSL

Ces chiffres recouvrent des réalités contrastées localement puisque l'évolution des dépenses TP est positive dans 10 métropoles avec une amplitude de +9% à +132% et négative dans 9 métropoles avec des écarts plus réduits de -1% à -27%.

Graphique 1 : Evolution des dépenses TP par métropole



Source : FNTP – Budgets primitifs des métropoles traités par le Cabinet FSL

Quelle orientation pour l'investissement des métropoles en 2020 ?

Les données sur les finances locales 2018 publiées par l'OFGL montre que les indicateurs de santé financière des métropoles sont plutôt sains. Leur taux d'épargne brute est globalement élevé et bien que leur taux d'endettement soit important (ce qui s'explique par la taille importante des projets financés), leur capacité de désendettement est très favorable.

Taux d'épargne brute	Taux d'endettement	Capacité de désendettement
22,6%	101,7%	4,5 ans

Source : OFGL – [Rapport 2019](#)

En raison des élections municipales et du renouvellement des équipes intercommunales en 2020, l'investissement métropolitain devrait ralentir l'année prochaine. Toutefois, compte-tenu de leurs bons indicateurs financiers, des taux d'intérêt qui se maintiennent à un niveau très bas et des besoins importants dans de multiples domaines (mobilité, eau, énergie, numérique...), il est essentiel que l'investissement métropolitain ne subisse pas le contrecoup des élections et que les métropoles maintiennent un dynamisme utile à la qualité de vie des habitants des grandes aires urbaines françaises et au rayonnement économique de celles-ci.

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

AMELIORER LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN POUR LA COHESION DES TERRITOIRES

Les infrastructures de transports sont essentielles dans la vie quotidienne des Français. Plus de 25% des actifs résident à plus de 30 minutes de leur lieu de travail. Pourtant, en dépit d'une saturation croissante de nombreux réseaux, les moyens financiers consacrés à leur entretien et à leur développement restent insuffisants. Il manquerait 1 milliard d'euros par an pour assurer une bonne qualité de service pour les citoyens.

Des trajets domicile-travail prégnants dans le quotidien des actifs occupés

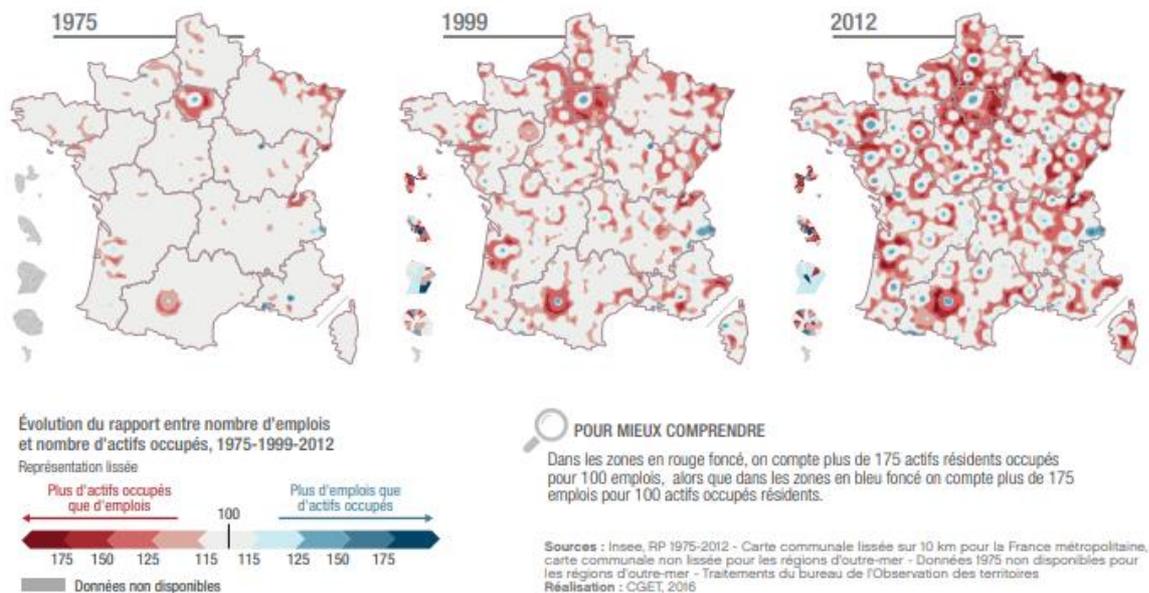
Le besoin de mobilité occupe une place croissante dans la vie de nos concitoyens : le bon fonctionnement des transports est indispensable pour se former, aller au travail ou retrouver un emploi, se soigner, accéder à la culture et aux loisirs.

Les déplacements domicile-travail se sont par exemple beaucoup accrus entre 1990 et 2012 : la part des actifs occupés résidant et travaillant dans le même espace a diminué sur l'ensemble du territoire au cours de cette période. Plus de 25 % des actifs résident actuellement à plus de 30 minutes de leur lieu de travail en France.

La carte des lieux de résidence des actifs et des zones d'emploi a radicalement changé : la polarisation des emplois dans les grandes aires urbaines s'est en effet accompagnée d'un phénomène de périurbanisation des actifs, générant ainsi un accroissement fort des déplacements « pendulaires » comme le montrent [les cartes du CGET](#) ci-dessous.

Cartes : Evolution du rapport entre nombre d'emplois et nombre d'actifs occupés (1975, 1999, 2012)

Une dissociation croissante entre lieux de résidence et lieux de travail



Sources : [Emploi et territoires - Rapport de l'Observatoire des territoires 2016](#). CGET. 05/01/2017.

Selon les territoires, l'offre de transport et les besoins de déplacement varient. Au niveau national, 16 % des salariés empruntent les transports en commun pour se rendre à leur travail quotidiennement contre 43 % en Île-de-France [selon l'INSEE](#). La voiture reste donc [le mode de déplacement privilégié pour ces trajets](#). En 2015, parmi les 23,2 millions de salariés habitant et travaillant en France (hors Mayotte), 70 % utilisent principalement leur voiture pour se rendre à leur travail. C'est également le cas pour plus de la moitié de ceux habitant et travaillant dans la même commune. Cette proportion s'élève à près de neuf salariés sur dix pour ceux dont l'emploi se situe hors de leur commune de résidence. Plus la densité des territoires est faible, plus l'utilisation des véhicules individuels est forte. Dans les zones les moins denses, l'offre de service en transport en commun est généralement faible et ne constitue pas une alternative crédible à la voiture : [la moitié des automobilistes](#) déclarent ainsi être contraint d'utiliser ce mode de transport.

Des conditions de transport qui se dégradent pour les usagers

L'augmentation des flux générés par les trajets domicile-travail fait peser de fortes tensions sur les réseaux de transport, notamment routiers et ferroviaires.

Ces flux créent des phénomènes de congestion et rallongent les temps de trajet. Les automobilistes perdent ainsi en moyenne une semaine par an dans les embouteillages et 1/3 des Français en emploi passent au moins 30 minutes dans les transports pour aller de leur habitation à leur lieu de travail selon un [sondage](#) BVA.

De même, 11,7 millions de minutes ont été perdues par les voyageurs sur le réseau ferré national en 2017 selon [le bilan du transport ferroviaire de voyageurs sur l'année 2017 publié par l'ARAFER](#) et 16 % des trains qui ont circulé sont arrivés avec un retard de plus de 5 minutes à leur terminus.

Développer les solutions de mobilité au service du quotidien

Cette congestion croissante et la dégradation de la qualité de service dans les transports ne sont pas une fatalité. Des solutions existent et passent par l'investissement dans les réseaux en parallèle du développement de nouvelles solutions de mobilités (covoiturage, modes doux...).

L'accès aux métropoles, qui concentrent une partie importante des emplois et des services, doit ainsi être facilité au maximum grâce à une amélioration de l'intermodalité et d'alternatives à la mobilité individuelle. Cela permettrait de fluidifier les liens avec leur périphérie et les zones rurales proches. L'amélioration des nœuds ferroviaires des grandes métropoles permettrait par exemple d'accroître la fréquence des dessertes avec les villes et territoires environnants ainsi qu'une amélioration de la qualité de service (ponctualité notamment). [Le scénario 3 du Conseil d'orientation des infrastructures \(COI\)](#) préconise notamment de remédier à cette saturation avec la mise en œuvre d'un plan spécifiquement centré sur le traitement des nœuds ferroviaires urbains (Lyon, Toulouse, Bordeaux, Marseille, Nice...).

Les réseaux routiers jouent un rôle majeur dans les déplacements, particulièrement dans les territoires d'emplois et d'habitation diffus. Ils doivent être entretenus et modernisés. Rien que pour le réseau routier national, [un audit réalisé à la demande du ministère des Transports](#) met en évidence qu'au rythme d'investissement actuel, ce sont plus de 60 % des chaussées qui seront très dégradées en 2037 (voir [décryptage](#)). La crise des gilets jaunes met notamment en exergue l'importance capitale de la voiture individuelle dans les déplacements du quotidien dans ces territoires.

Le développement des modes doux, l'amélioration de l'offre de transports en commun et leur meilleure connexion aux autres modes de transport (gares intermodales, parking relais, applications de mobilité...) doivent aussi faire l'objet d'un effort d'investissement supplémentaire. Avoir le choix de sa mobilité signifie de passer d'une offre de mobilité subie à une offre de mobilité choisie. Un plan transport en commun de 1,8 milliard d'euros dans les dix ans à venir est notamment avancé dans le scénario 3 du COI. Il inclut le lancement d'un 4ème appel à projet pour les transports en commun en site propre (TCSP), particulièrement vers les quartiers prioritaires en périphérie des aires urbaines. Un plan d'investissement en faveur des mobilités actives (vélo, marche à pied...) de 100 millions d'euros par an est aussi proposé dans ce scénario.

Conclusion : 1 milliard d'euros par an supplémentaires sont nécessaires dans les infrastructures

Depuis 10 ans, la part de l'investissement dans les infrastructures de transport rapportée au PIB a chuté de plus de 15 %. Pourtant, investir dans les infrastructures de transport est rentable. Si rien n'est fait, le coût total cumulé des embouteillages par exemple, pourrait atteindre 22 milliards d'euros en 2030 en France selon [une étude du cabinet INRIX](#), soit une hausse de 31 % par rapport à la situation de 2014.

Réduire les difficultés de mobilité des Français, notamment pour les transports du quotidien, passe par la mise en place d'un plan d'investissement. [Le scénario 3 imaginé par le COI](#) permet de répondre aux urgences de la mobilité et préparer l'avenir. Selon ce scénario, il faudrait consacrer 3,5 milliards d'euros par an à horizon 2022 pour lutter contre la dégradation du patrimoine et développer l'offre de mobilité : c'est donc 1 milliard d'euros de plus qu'en 2019. Avec ce plan, c'est la cohésion des territoires mais aussi l'inscription de nos infrastructures dans la transition écologique qui sont en jeu !

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
01.44.13.32.22

ACCELERER LA COUVERTURE NUMERIQUE : un enjeu de cohésion des territoires

Le très haut débit (THD) Internet est le support indispensable des technologies d'aujourd'hui et de demain. Pourtant 45 % des Français en sont toujours privés. Essentiel à la cohésion des territoires, l'achèvement du Plan France THD d'ici 2025 nécessiterait un investissement supplémentaire de l'Etat de 800 millions d'euros.

Un accès au THD partout et pour tous indispensable

La couverture numérique et l'accès au très haut débit (THD) est le deuxième élément le plus important pour les Français pour apprécier l'endroit où ils vivent (21 % des réponses selon un sondage IFOP 2017) après l'accès aux services publics (29 %).

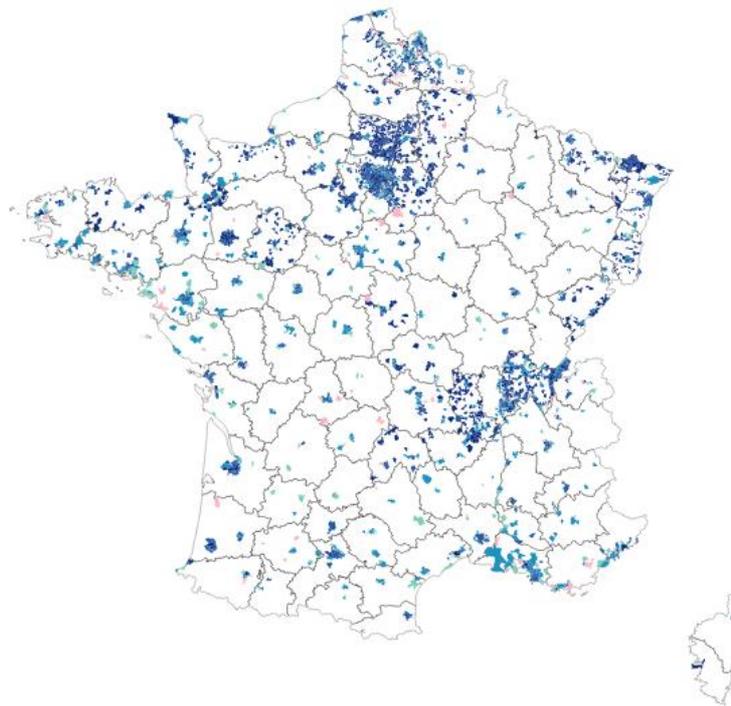
La présence d'infrastructures THD performantes doit donc être garantie à court terme dans tous les territoires. Un débit insuffisant, voire inexistant, signifie dans le cas contraire l'exclusion du monde actuel pour les citoyens comme pour les entreprises.

Une couverture numérique du territoire de qualité très inégale

Fin 2018, [45 % des Français](#) n'avaient toujours pas accès au très haut débit. Selon [une étude de l'UFC Que-choisir](#), plus de 10 % des consommateurs (6,8 millions) ne disposent toujours pas d'un Internet de qualité minimale, près de 12,8 millions sont privés d'un Internet à « bon haut débit » et 400 000 personnes n'ont tout simplement pas accès à l'Internet.

Seules les zones les plus denses bénéficient actuellement d'une infrastructure de qualité car elles ont été équipées en priorité par les opérateurs privés. L'absence de couverture numérique dans certains territoires, allant des zones de montagne les plus reculées à certaines périphéries des grandes agglomérations, provoque un sentiment d'abandon et d'exclusion qui grandit à mesure que les usages du numérique se développent. De façon plus générale, la couverture numérique est très inégale. Dans les communes de moins de 1 000 habitants, soit 75 % des communes françaises et 15 % de la population, près du tiers des personnes n'ont par exemple pas accès à un internet de qualité.

Carte 1 : Etat des déploiements des réseaux en fibre optique jusqu'à l'abonné au 30 septembre 2018



Source ARCEP, 2018

Légende



Un impératif : accélérer le déploiement pour tenir les objectifs

Le Plan France Très Haut Débit crée un cadre propice au déploiement du très haut débit en France par la fibre optique jusqu'à l'abonné (FttH). Il prévoit la couverture de 80 % du territoire en FttH d'ici à 2022 puis 100 % en 2025. 20 milliards d'euros seront ainsi investis, dont 3,3 milliards d'euros de crédits Etat et 3 à 4 milliards d'euros par les collectivités locales, le reste étant assuré par les opérateurs privés de télécommunications ou des investisseurs privés. En mai 2019, [l'Observatoire du Très Haut Débit 2019](#) assure que l'objectif de couverture de 80% du territoire en FttH sera atteint dans les temps.

Pour y arriver, il faudra néanmoins accélérer le déploiement, notamment dans les zones rurales ou difficiles d'accès, ce qui nécessitera le déblocage d'investissements complémentaires.

D'une part, seulement 242 millions d'euros ont été réellement décaissés par l'Etat depuis 2013 d'après un [point d'étape sur l'avancée de la couverture numérique du ministère de la Cohésion des territoires de juin 2018](#).

D'autre part, seulement [13,5 millions de locaux sont raccordés à la fibre optique](#) au 4^{ème} trimestre 2018, alors que 30,7 millions devront l'être d'ici à 2022. Il reste donc 4 ans pour couvrir 17,2 millions de locaux supplémentaires, soit l'installation de 4,3 millions de prises en moyenne par an. D'autre part, au cours des 4 dernières années, le rythme moyen de raccordement n'a été que de 2,4 millions de locaux par an !

Sans accélération du rythme, l'objectif de 80 % de couverture du territoire national en FttH ne sera atteint qu'en 2029 [selon l'UFC Que-choisir](#) ou 2030 [selon la Cour des Comptes](#).

Enfin, même si l'objectif à horizon 2022 était tenu comme l'affirme [l'Observatoire du THD 2019](#), il restera encore 6,4 millions de locaux à desservir en FttH sur la période 2022 - 2025, principalement dans les zones peu denses (RIP). Près de la moitié de ces prises (3 millions) ne sont actuellement pas financées. D'après InfraNum, ce sont ainsi 2,6 milliards d'euros supplémentaires d'investissement public qu'il faudrait consentir entre 2022 et 2025 pour couvrir 100 % du territoire en FttH, dont 800 millions d'euros de subventions de l'Etat.

Conclusion : concrétiser les ambitions en matière de THD pour préparer l'arrivée des technologies de demain

L'équipement en réseaux THD de 4G et 5G pour le mobile constitue un nouveau pilier de l'aménagement et de la cohésion des territoires. Le saut de performance technologique permis par la 5G ouvre par exemple de nouvelles perspectives dans de multiples domaines comme le télétravail, la télémédecine ou le e-commerce. Or, le développement de la 5G à large échelle, envisagé à l'horizon 2025-2030 en France, nécessite au préalable un maillage total du territoire par la fibre. De même, l'avènement des smart city et des smartgrids est conditionné à la présence d'une infrastructure THD dans les territoires.

La finalisation de la couverture en THD est donc un enjeu crucial pour les préparer aux défis de demain : elle conditionnera la capacité des territoires et de leurs habitants à saisir les opportunités permises par les nouvelles technologies.

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
01.44.13.32.22

INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES : les Français l'attendent !

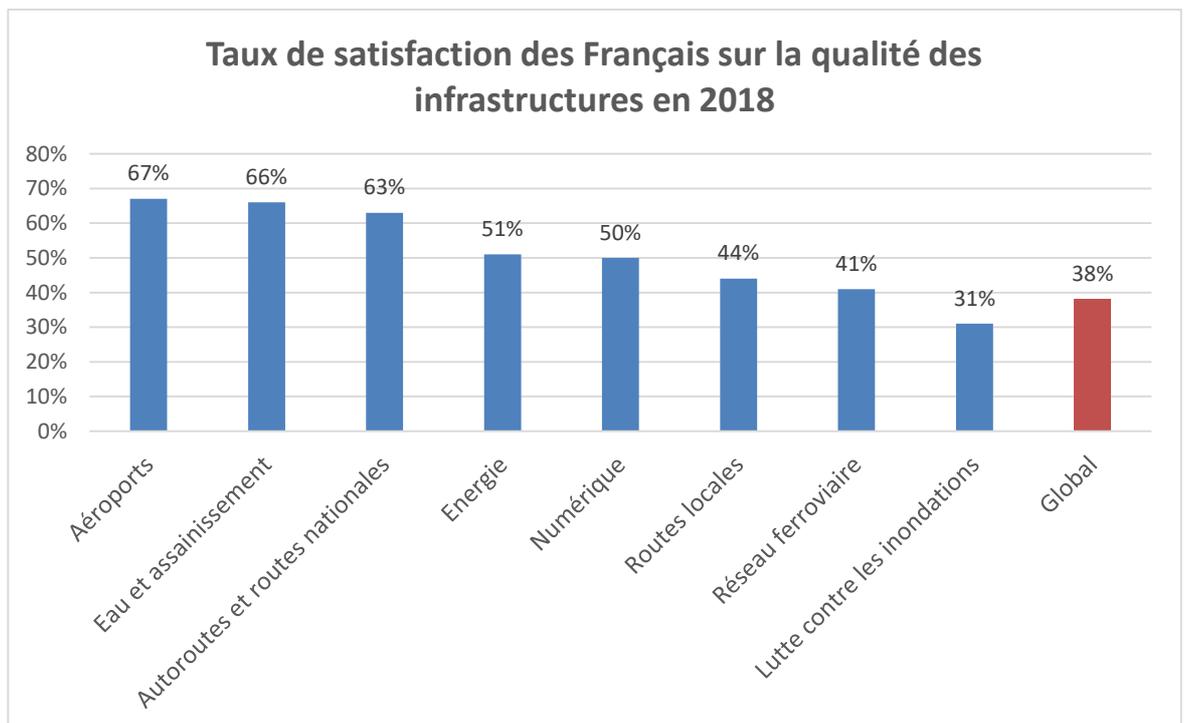
P rès de 2/3 des Français considèrent que l'investissement dans les infrastructures est vital pour la croissance économique future. Tel est l'un des nombreux enseignements du [Global Infrastructure Index 2018](#) qui met en lumière la vision des Français sur la qualité de leurs infrastructures.

Le [Global Infrastructure Index 2018](#), rendu public en mai 2019 et réalisé par la Global Infrastructure Investor Association en partenariat avec l'institut de sondage IPSOS, rend compte de la perception des Français sur l'état des infrastructures du pays. Retour sur ses principaux enseignements.

La qualité des infrastructures en France : peut mieux faire !

Seulement 38 % des Français sont satisfaits de leurs infrastructures en général, contre 45 % des Allemands et 50 % des Japonais. Qui plus est, cette satisfaction est en baisse : ils étaient [45 % en 2016](#).

Le constat est similaire quel que soit le type d'infrastructure : seulement 44 % des Français sont satisfaits des routes locales et 41 % du réseau ferroviaire par exemple en 2018 alors qu'ils étaient respectivement 60 % et 55 % en 2016.



Investir pour renforcer la croissance économique et la cohésion des territoires

Les Français exigent davantage des pouvoirs publics : la moitié d'entre eux considèrent en effet que « l'on n'en fait pas assez pour couvrir les besoins en matière d'infrastructures ». Pourtant, les dépenses d'investissement sont bénéfiques à terme : pour 62 % d'entre eux, investir dans les infrastructures est vital pour la croissance économique future.

La couverture de l'ensemble du territoire en réseaux (mobilité, très haut débit, énergie renouvelable...) est indispensable pour lutter contre le sentiment d'injustice qui peut s'exprimer notamment dans les zones rurales. En effet, seulement 28 % des personnes interrogées estiment bénéficier d'une juste répartition des investissements en infrastructures dans leur environnement de vie.

Investir dans les infrastructures constitue ainsi une réponse aux exigences de nos concitoyens afin de renforcer la cohésion territoriale, soutenir la croissance économique et inscrire pleinement la France dans la transition écologique.

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
01.44.13.32.22

COLOSSES AUX PIEDS D'ARGILE : l'état alarmant des ponts en France

En France, 10 % des 250 000 ponts sont en mauvais état structurel selon le dernier rapport de la mission d'information sur la sécurité des ponts du Sénat. Au moins 565 millions d'euros par an seraient nécessaires pour l'entretien et la réparation des ponts et ainsi assurer la sécurité des citoyens.

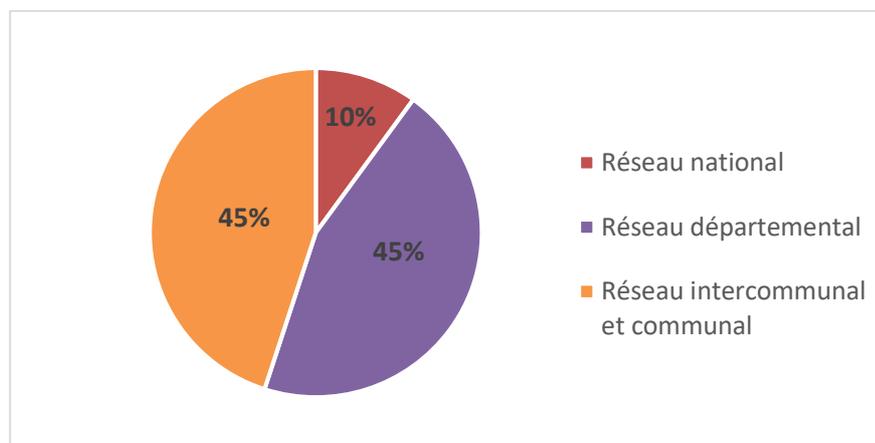
Un patrimoine conséquent et mal connu

Le patrimoine et l'état des ponts en France est mal connu, en particulier celui des collectivités locales : 73 % des élus ayant répondu au questionnaire de [la mission d'information du Sénat](#) affirment ne disposer d'aucune base de données de recensement de leurs ouvrages d'art.

Après analyse, [le Sénat évalue de 200 000 à 250 000 le nombre de ponts routiers en France](#) avec une valeur patrimoniale très importante : entre 200 et 250 milliards d'euros. C'est 10 % de la valeur totale du patrimoine routier alors même qu'ils ne représentent que 1 % du linéaire.

Les collectivités territoriales sont en première ligne sur ce sujet. Elles sont en effet propriétaires de 90 % des ponts en France : les départements en détiennent 50 % (entre 100 000 et 120 000 ponts) et les communes et intercommunalités, 40 %. L'Etat est propriétaire d'environ 24 000 ouvrages (10 % du total), situés à la fois sur le réseau routier national non concédé et concédé.

Graphique 1 : Répartition des ponts par échelon propriétaire



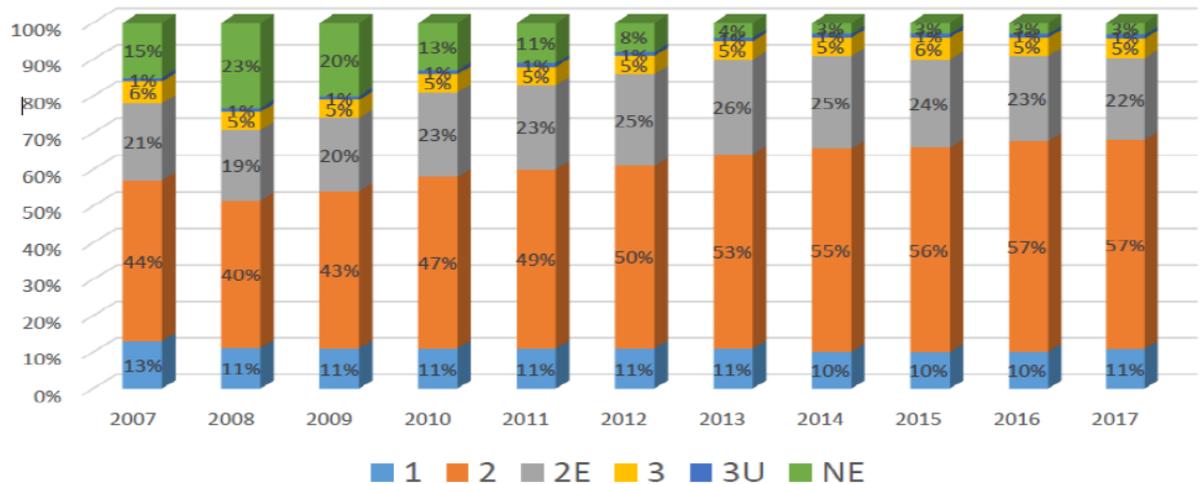
Source : graphique FNTP d'après données Sénat, 2019.

L'état des ponts inquiète et se dégrade rapidement

Aujourd'hui, au moins 25 000 ponts, soit environ 10 % du total, sont en mauvais état structurel et posent des problèmes de sécurité et de disponibilité pour les usagers.

Dans les prochaines années, 1/4 des ponts de l'État et environ 0,5 % des ponts départementaux (soit 5 ponts / département en moyenne) arriveront en « fin de vie » et nécessiteront des moyens importants leur remise en état.

Graphique 2 : Evolution de l'état des ponts du réseau routier national non concédé (en nombre)



Source : Cerema, IQOA Ponts - campagne d'évaluation nationale 2017

Légende : Classe 1 : ouvrages en bon état apparent, Classe 2 : ouvrages ayant des défauts mineurs, Classe 2E : ouvrages de type 2 dont les risques d'évolution des désordres peuvent à court terme affecter la structure, Classe 3 : ouvrages dont la structure est altérée et nécessite des travaux de réparation, sans caractère d'urgence, Classe 3U : ouvrages dont la structure est gravement altérée et nécessite des travaux de réparation urgents liés à l'insuffisance de capacité portante de l'ouvrage ou à la rapidité des désordres.

Un sous-investissement chronique dans l'entretien des ponts

Entre 2011 et 2018, l'État a consacré 45 millions d'euros par an en moyenne à l'entretien de ses ponts. Selon la mission d'information, le maintien de ce montant conduirait à doubler le nombre d'ouvrage en mauvais état dans les dix prochaines années, et à un triplement voire un quadruplement en vingt ans. Ce sont donc 120 millions d'euros par an dès 2020 qu'il faudrait mobiliser pour enrayer la dégradation des ouvrages selon le rapport (contre 65 millions d'euros en 2018 et 74 millions d'euros par an envisagés par le Gouvernement pour la période 2018-2022).

Tableau 1 : Evolution des moyens consacrés aux ouvrages d'arts du réseau routier national non concédé

(en millions d'euros)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Entretien des ouvrages ¹	15,4	17,2	10,2	14,7	15,4	16,4	15,4	20,8
Programmes d'entretien spécialisé et de réparation des ouvrages ²	17,5	24,4	24,9	26,5	31,8	35,3	43,5	44,5
Total	32,9	41,6	35,1	41,2	47,2	51,7	58,9	65,3

Source : DGITM

Côté collectivités territoriales, les montants nécessaires à la réparation des ponts sont évalués à près de 450 millions d'euros par an, soit 5 milliards d'euros d'ici 2030. Ces montants excluent les autres dépenses qui doivent être par ailleurs consacrées à la surveillance régulière des ponts et à leur entretien courant.

La mission d'information préconise ainsi la création d'un fonds d'aide aux collectivités locales doté de 130 millions d'euros par an, dont 100 millions d'euros consacrés aux projets de réparation ou de reconstruction des ponts. Ce fonds aurait vocation à bénéficier aux collectivités territoriales qui rencontrent des difficultés financières et dont les projets feraient ainsi l'objet d'un co-financement. En effet, 83 % des élus des communes et intercommunalités ayant répondu à la consultation estiment ne pas disposer des ressources nécessaires pour assurer les travaux de réparation de leurs ponts.

Il est encore temps d'enrayer la dégradation des ponts à la condition d'y consacrer les moyens adéquats, sans quoi ni la sécurité des citoyens ni les services offerts par le réseau routier ne pourront être assurés pleinement.

Rappel des recommandations du rapport**AXE 1 – METTRE EN OEUVRE UN « PLAN MARSHALL » POUR LES PONTS**

1. Porter le montant des moyens affectés à l'entretien des ouvrages d'art de l'État à 120 millions d'euros par an dès 2020 ;
2. Créer un fonds d'aide aux collectivités territoriales doté de 130 millions d'euros par an pendant dix ans, soit 1,3 milliard d'euros au total, en utilisant l'enveloppe dédiée à la mise en sécurité des tunnels qui prendra fin en 2021, afin de :
 - réaliser un diagnostic de l'ensemble des ponts des communes et des intercommunalités d'ici cinq ans ;
 - remettre en état les ponts des collectivités territoriales en mauvais état d'ici dix ans.

AXE 2 – SORTIR D'UNE CULTURE DE L'URGENCE AU PROFIT D'UNE GESTION PATRIMONIALE

3. Mettre en place un système d'information géographique (SIG) national afin de référencer tous les ouvrages d'art en France, qui pourra être utilisé par les opérateurs de GPS pour mieux orienter le trafic routier, et créer un coffre-fort numérique permettant aux gestionnaires de voirie qui le souhaitent de conserver les documents techniques relatifs aux ponts ;
4. **Mettre en place un « carnet de santé » pour chaque pont permettant de suivre l'évolution de son état et de programmer les actions de surveillance et d'entretien nécessaires ;**
5. Intégrer dans la section « investissements » des budgets des collectivités territoriales les dépenses de maintenance des ouvrages d'art pour les inciter à accroître ces dépenses pendant une période transitoire de dix ans ;
6. Lancer une concertation avec les collectivités territoriales afin d'envisager la prise en compte de l'amortissement des ponts dans les outils de comptabilité publique.

AXE 3 – APPORTER UNE OFFRE D'INGÉNIERIE AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

7. Définir des procédures de surveillance et d'entretien adaptées aux petits ponts ;
8. Apporter une offre d'ingénierie aux collectivités à travers l'Agence nationale de cohésion des territoires (ANCT) et la mobilisation des moyens du Cerema ;
9. Encourager la mutualisation de la gestion des ponts au niveau départemental ou intercommunal, par la mise à disposition des communes d'une expertise technique dans le cadre d'un conventionnement ;
10. Créer un schéma départemental permettant d'identifier les ponts situés sur des itinéraires routiers à forts enjeux pouvant faire l'objet d'un cofinancement entre plusieurs collectivités territoriales.

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
01.44.13.32.22

VERS UNE CLASSIFICATION EUROPEENNE DES INVESTISSEMENTS VERTS

L'Union européenne a considérablement renforcé ses actions en faveur de la transition écologique. Davantage de capitaux privés dans les investissements durables sont nécessaires pour combler un déficit d'investissement estimé à 270 milliards par an pour l'UE. Le fléchage de l'investissement vert demeure un enjeu complexe et l'absence d'une définition commune du caractère « vert » ou « durable » d'un actif est présenté comme l'un des obstacles majeurs pour les investisseurs. C'est la raison pour laquelle la Commission européenne souhaite promouvoir une classification (« taxonomie ») en mobilisant des experts et en esquissant des premières pistes.

La volonté de promouvoir la finance durable

En 2015, des accords internationaux historiques ont été conclus avec l'adoption du Programme de l'ONU pour les objectifs de développement durable à l'horizon 2030 (ONU) et de l'Accord de Paris sur le climat. L'accord de Paris, en particulier, comprend l'engagement d'aligner les flux financiers sur une trajectoire menant à un développement sobre en carbone et résilient au changement climatique.

À la fin de l'année 2016, la Commission a créé un groupe d'experts à haut niveau sur la finance durable. Les travaux de cette instance ont débouché sur un [rapport final](#), dévoilé le 31 janvier 2018, dévoilant une vision globale sur la manière d'élaborer une stratégie en matière de finance durable pour l'UE. Selon le rapport, une finance durable doit répondre à deux impératifs : il s'agit d'améliorer la contribution du système financier à la croissance durable et inclusive en finançant les besoins à long terme de la société ; il s'agit en outre de renforcer la stabilité financière en intégrant les facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance dans la prise de décisions en matière d'investissement. Le rapport formule huit recommandations clés, plusieurs recommandations transversales et des actions ciblant certains secteurs du système financier.

La première étape de ce chantier doit passer, selon les experts, par l'élaboration d'une classification, appelée aussi « taxonomie », financière qui établirait clairement ce qui est « vert » et « durable » d'ici à 2020. Une telle classification permettrait d'identifier dans quelles conditions un investissement ou un produit financier contribuera aux objectifs de durabilité de l'UE. Le groupe d'experts propose aussi la création de labels de l'UE pour les produits financiers verts, sur la base de ce système de classification de l'UE : les investisseurs pourront ainsi déterminer facilement les investissements qui respectent des critères de faibles émissions de carbone ou d'autres critères environnementaux. Parmi les autres propositions, le groupe d'experts identifie aussi la transparence en matière de publication d'informations par les entreprises en proposant de réviser les lignes directrices relatives à la publication d'informations non financières.

Ces pistes de réflexion ont permis à la Commission européenne de nourrir ses réflexions dans la perspective du Plan d'action présenté quelques mois après.

Le Plan d'action de la Commission européenne sur la finance durable

La Commission européenne a présenté le 8 mars 2018 son [plan d'action sur la finance durable](#). Il s'articule autour de trois axes.

Le premier axe vise à réorienter les flux de capitaux vers des investissements durables en vue de parvenir à une croissance durable et inclusive. D'après les estimations de la Banque européenne d'investissement (BEI), le déficit d'investissement global dans les transports, l'énergie et les infrastructures de gestion des ressources s'est creusé pour atteindre un chiffre annuel de 270 milliards d'euros. Un manque de clarté parmi les investisseurs quant à la notion d'investissement durable est un facteur contribuant à ce déficit. Or, l'Union européenne s'est engagée à consacrer au moins 20 % de son budget à des dépenses directement liées au climat. Par exemple, dès 2017, près d'un tiers des investissements mobilisés par le Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSD), l'instrument de garantie du « Plan Juncker » ont été affectés à des projets dans les domaines de l'énergie, de l'environnement et de l'utilisation rationnelle des ressources ainsi qu'à des infrastructures sociales. Dans le cadre de la prolongation du Plan Juncker jusqu'en 2020, les objectifs d'investissement sont portés à 500 milliards d'euros, et 40 % au moins de ses financements en infrastructures et innovation soutiendront des projets d'action pour le climat.

Pour réorienter les flux de capitaux vers des activités économiques plus durables, il est nécessaire de se fonder sur une compréhension commune de la notion de « durable ». Établir un système européen de classification unifié – ou taxonomie – permettra de déterminer clairement quelles sont les activités pouvant être considérées comme « durables ». Des orientations claires sur les activités pouvant être considérées comme contribuant à l'adaptation au changement climatique et à son atténuation, ainsi qu'à la réalisation d'objectifs environnementaux et sociaux, pourront donc éclairer les investisseurs. Elles fourniront des informations détaillées sur les secteurs et activités concernés, sur la base de critères d'évaluation, de seuils et d'indicateurs. C'est une étape essentielle pour diriger les flux de capitaux vers des secteurs durables en quête de financements. Une taxonomie européenne sera progressivement intégrée dans la législation de l'UE afin d'apporter une plus grande sécurité juridique.

Mettre au point une véritable taxonomie européenne de la durabilité couvrant le climat, l'environnement et les problématiques sociales prendra du temps en raison de la complexité et du caractère hautement technique de l'élaboration d'un tel système de classification. En outre, il faudra un suivi continu compte tenu de l'évolution des objectifs des politiques de l'UE et d'autres éléments, tels que le marché, l'environnement et les technologies. La Commission propose donc de procéder par étapes, en commençant par une taxonomie des activités d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de celui-ci et de certaines activités environnementales. Dans un second temps, la taxonomie couvrira les autres activités environnementales et sociales, en reconnaissance du fait qu'un aspect de la durabilité ne peut pas être pris en compte au détriment d'autres risques ou objectifs connexes.

Le deuxième axe vise à une meilleure gestion des risques financiers induits par le changement climatique. L'inclusion d'objectifs environnementaux et sociaux dans les décisions financières vise à limiter l'impact financier des risques environnementaux et sociaux. Par exemple, une augmentation de 2 °C de la température au niveau planétaire pourrait avoir des effets déstabilisateurs sur l'économie et le système financier européens. Or, le secteur financier ne tient pas toujours suffisamment compte des risques environnementaux et climatiques. Dans un contexte de multiplication des catastrophes liées à des phénomènes météorologiques, les entreprises d'assurance doivent se préparer à supporter des coûts plus élevés. Les banques vont aussi se trouver exposées à des pertes plus élevées, du fait de la moindre rentabilité des entreprises les plus exposées au changement climatique ou fortement dépendantes de ressources naturelles de plus en plus rares.

Le troisième axe vise à favoriser la transparence et une vision de long terme dans les activités économiques et financières. Une transparence accrue permet, en effet, aux citoyens de comparer les performances des entreprises en matière de durabilité, et aux investisseurs de détail de prendre leurs décisions en connaissance de cause.

Afin de donner du contenu à la taxonomie des investissements verts, la Commission a mis en place un groupe d'experts techniques sur la finance durable (« Technical expert group on sustainable finance ») pour assister la Commission européenne notamment dans l'élaboration d'un système de classification unifié pour les activités économiques durables, d'une norme européenne sur les obligations vertes, de méthodologies pour les indices de faible émission de carbone et de paramètres pour le climat. Les travaux ont débuté en juillet 2018.

La constitution d'un groupe de travail axé sur la taxonomie

Outre les 35 membres issus de la société civile, des universités, des entreprises et du secteur financier, le groupe de travail a engagé plus de 150 experts supplémentaires au cours des derniers mois pour élaborer des critères de sélection techniques pour la deuxième série d'activités d'atténuation et d'adaptation au changement climatique.

Le groupe de travail a publié le 18 juin 2019 son [rapport sur la taxonomie](#). Il poursuivra ses travaux sur l'utilisation de la taxonomie. Le groupe entend développer un guide détaillé afin de faciliter son utilisation, procéder à un test d'utilisabilité et mener une enquête auprès des entreprises.

Les premières esquisses d'une taxonomie européenne

Le rapport sur la taxonomie identifie des critères de sélection pour 67 activités (agriculture, énergie, transports, eau, technologies de l'information...) en évaluant leur impact sur le changement climatique. Les secteurs économiques et les activités qui ne sont pas déjà à faible teneur en carbone ont été inclus dans la taxonomie afin d'inciter leur contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique.

Le rapport comporte aussi une méthodologie et des exemples pour évaluer les besoins d'adaptation au changement climatique et enfin des lignes directrices et des cas pratiques pour aider les investisseurs à s'emparer de cette taxonomie.

Les activités durables sont divisées en trois catégories. D'abord, les activités déjà bas carbone qui sont compatibles avec un objectif de neutralité carbone à 2050. Ensuite, les activités qui pourraient contribuer à atteindre cet objectif si elles étaient moins émettrices. Pour être éligible, la production d'électricité doit par exemple reposer sur une énergie qui n'émet pas plus de 100 g de CO₂ par kWh. Or ce n'est pas le cas actuellement du gaz considéré par beaucoup comme l'énergie fossile de transition. Enfin, les activités qui contribuent à atteindre les deux autres catégories d'activités : par exemple des turbines pour les éoliennes.

Les orientations pour le secteur des infrastructures

Le secteur des transports consomme un tiers de l'énergie totale dans l'UE, dont une très grande part provient des énergies fossiles. Cela signifie que les transports sont responsables d'une grande partie des émissions de gaz à effet de serre de l'UE et contribuent largement au changement climatique. Dans le secteur des transports, le transport routier est la principale source d'émissions, représentant plus des deux tiers (72,1%) des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.

L'éligibilité des infrastructures de transport à la catégorie des investissements verts se limite donc aux infrastructures dédiées au transport zéro émission directe (les bornes de recharge électrique par exemple ou encore les stations de ravitaillement en hydrogène et les autoroutes électriques), aux infrastructures dédiées à la marche à pied et au vélo, aux infrastructures principalement utilisées pour des transports à faible émission de carbone si le parc utilisant l'infrastructure respecte les seuils d'émissions directes définis dans l'activité concernée ainsi qu'aux infrastructures ferroviaires non électrifiées avec un plan existant d'électrification ou d'utilisation de trains à propulsion alternative.

Dans le domaine de la distribution d'électricité, toutes les infrastructures de transmission et de distribution, dont le processus de décarbonation est en cours, sont éligibles, à l'exception des infrastructures dédiées à la connexion directe à des installations émettant plus de 100 g de CO₂ par kWh.

Dans le domaine des télécommunications, le groupe de travail propose de fixer un seuil de consommation d'énergie pour chaque type de réseau sur la base des normes environnementales et d'efficacité énergétique définies par l'Institut européen des normes de télécommunication.

Dans le domaine de l'eau, les infrastructures essentielles au fonctionnement du service de transport sont éligibles à cette catégorie d'investissement vert.

Le groupe d'experts techniques a lancé un appel à commentaires sur son rapport sur la taxonomie de l'UE. L'appel à commentaires sera ouvert jusqu'au 13 septembre 2019¹. À l'automne, le groupe de travail analysera les réponses et conseillera la Commission sur la manière de donner suite au retour d'information.

En conclusion

L'objectif de cette démarche inédite est donc de fournir des orientations pratiques sur la meilleure manière de soutenir et d'investir dans des activités économiques contribuant à la réalisation d'une économie climatiquement neutre. Elle fournit un cadre en définissant un langage commun et une première esquisse de méthodologie en fonction du secteur concerné.

Cette grille de lecture reste néanmoins perfectible, en particulier à l'aune des importants bouleversements technologiques que connaît le secteur des infrastructures, notamment les infrastructures routières (routes solaires, intelligentes...). La taxonomie des investissements durables n'a cependant pas vocation à être statique et pourra évoluer, en fonction des changements technologiques notamment.

Nicolas Gaubert
gaubertn@fntp.fr
Service Europe
01.44.13.31.06

¹ <https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/teg-report-taxonomy?surveylanguage=en>

**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

Nicolas GAUBERT

Chef du service Europe

Romain GUILLET

Aménagement du Territoire

Véronique TAVOILLOT

Secrétariat

Sylvain SIMEON

**Collectivités locales, chantiers de
France**
