



Conjoncture

LE MANQUE DE MAIN D'ŒUVRE : problème n°1 des entreprises de Travaux Publics

p.3

Depuis deux ans, de plus en plus d'entreprises de Travaux Publics sont confrontées à une pénurie de main d'œuvre. Dans un contexte de bonne dynamique de l'activité, le secteur recrute, créant près de 10 000 emplois par an. Mais ces embauches ne suffisent pas ; le manque de candidats et l'inadéquation des profils limitent même certaines entreprises dans leur activité.



Maîtres d'ouvrage

DOTATIONS AUX COLLECTIVITÉS - DSIL et DETR : cap sur les infrastructures !

p.9

Les dotations d'investissement, telles que la DETR et la DSIL, soutiennent depuis plusieurs années les projets d'investissement des collectivités du bloc communal. Elles sont de plus en plus utilisées et ont un fort effet multiplicateur. Pour 2020, le gouvernement incite les préfets, en charge des attributions, à mettre l'accent sur des opérations dont certaines concernent directement les infrastructures. C'est le cas des projets de mobilité (vélo, mobilités actives...) et l'entretien des ouvrages d'art et plus précisément des ponts. Une opportunité à saisir pour les collectivités !

EXCÉDENTS DE TRÉSORERIE DES COLLECTIVITÉS : niveau record à 60 Md€ en 2019

p.12

Prudentes (à l'excès ?), les collectivités territoriales ne cessent d'accumuler des excédents de trésorerie. Ils ont été multipliés par 2,4 entre 2009 et 2019. La trésorerie progresse de 2,3% en 2019 culminant à 60,5 Md€ et représente toujours plus d'une année d'investissement public local.

NOUVEAU RECORD POUR LES DROITS DE MUTATION DES DEPARTEMENTS : +10% en 2019

p.15

Les droits de mutation à titre onéreux (DMTO) des départements progressent de +10,4% en 2019, en hausse pour la 6ème année consécutive. Ils atteignent un nouveau record à 13,3 Md€ et représentent environ 20% de leurs recettes de fonctionnement.

GREEN BUDGETING : état des lieux et enjeux pour les infrastructures

p.18

La budgétisation environnementale (ou Green budgeting) vise à recenser au sein du bud-get les dépenses et les recettes ayant un impact environnemental « significatif », qu'il soit positif ou négatif. En analysant les premières propositions de méthodologies, cet article s'intéresse à la façon dont sont appréhendées les dépenses en infrastructures dans les travaux en cours.



Territoires & Infrastructures

MOBILITE ELECTRIQUE : La France manque de bornes

p.23

Le développement d'une mobilité décarbonée, notamment grâce au véhicule électrique, est l'un des objectifs affichés par le gouvernement dans sa stratégie bas carbone. Dans ce domaine, la France affiche pourtant encore du retard en termes de maturité du marché et le faible nombre d'infrastructures de recharge, en progression insuffisante pour atteindre les objectifs fixés par le gouvernement, pénalise encore l'essor de cette mobilité plus propre.

INFRASTRUCTURES FRANÇAISES : Un inventaire plus précis mais une dégradation de l'état de certains réseaux.

p.27

Ces dernières années, des progrès ont été accomplis dans la connaissance des infrastructures de réseaux. L'émergence de l'open data permet de rendre plus accessible les informations nécessaires pour avoir une vue exhaustive des infrastructures de réseaux. En revanche, les informations sur l'état des réseaux restent encore partielles et témoignent, lorsqu'elles existent pour certaines infrastructures, d'une dégradation de l'état du patrimoine.

LE VOLET « INVESTISSEMENT » DU PACTE VERT : le Plan d'investissement pour une Europe durable

p.43

La Présidente de la Commission européenne, Ursula Von der Leyen, a affiché très tôt l'ambition du mandat de la nouvelle Commission (mandature 2019-2024) : parvenir à la neutralité à l'horizon 2050, en passant, dans un premier temps par un objectif encore plus ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030. Cette feuille de route se décline en une stratégie, le « Pacte vert » (« Green Deal »), destinée à promouvoir l'utilisation efficace des ressources en passant à une économie propre et circulaire, à restaurer la biodiversité et à réduire la pollution. Pour cela, un Plan d'investissement pour une Europe durable, mobilisant au moins 1 000 milliards d'euros d'investissement au cours de la prochaine décennie, a été annoncé en janvier 2020.

LE MANQUE DE MAIN D'ŒUVRE : problème n°1 des entreprises de Travaux Publics

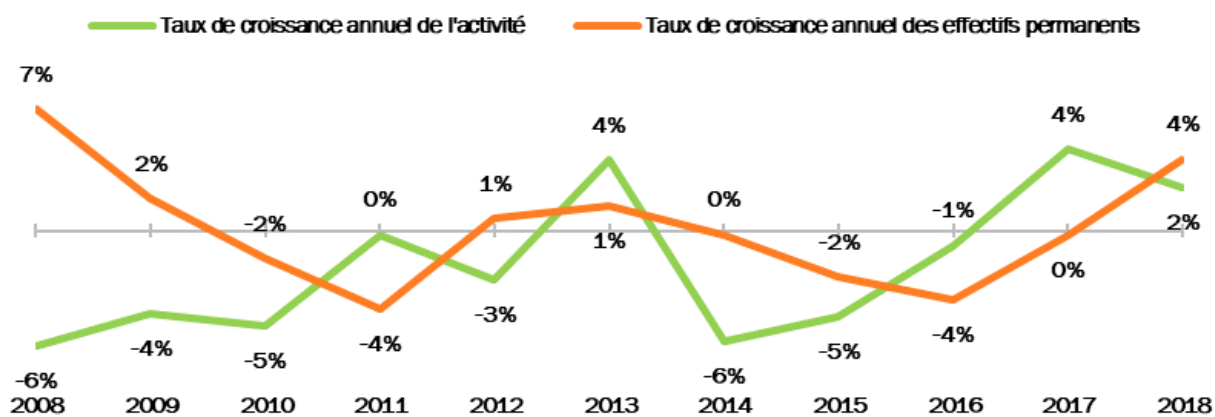
Depuis deux ans, de plus en plus d'entreprises de Travaux Publics sont confrontées à une pénurie de main d'œuvre. Dans un contexte de bonne dynamique de l'activité, le secteur recrute, créant près de 10 000 emplois par an. Mais ces embauches ne suffisent pas ; le manque de candidats et l'inadéquation des profils limitent même certaines entreprises dans leur activité.

Les Travaux Publics, un secteur qui recrute

Les Travaux Publics comptent environ 315 000 collaborateurs à fin 2019, dont 84% en contrat à durée indéterminée. Le nombre d'emplois permanents a augmenté de 4% entre 2018 et 2017, ce qui représente environ 10 000 créations nettes d'emploi en un an.

Cette croissance survient après près de dix années de baisse ou stabilité des effectifs. La reprise de l'activité en 2017 n'a eu d'effets sur l'emploi permanent qu'à partir de 2018. Les effectifs permanents évoluent en effet en fonction de l'activité mais avec un certain décalage dans le temps. Les entreprises préfèrent recourir à l'intérim en début de phase de croissance avant d'augmenter leurs effectifs permanents lorsque la visibilité sur l'activité future s'améliore¹.

Graphique 1 : évolution des effectifs permanents



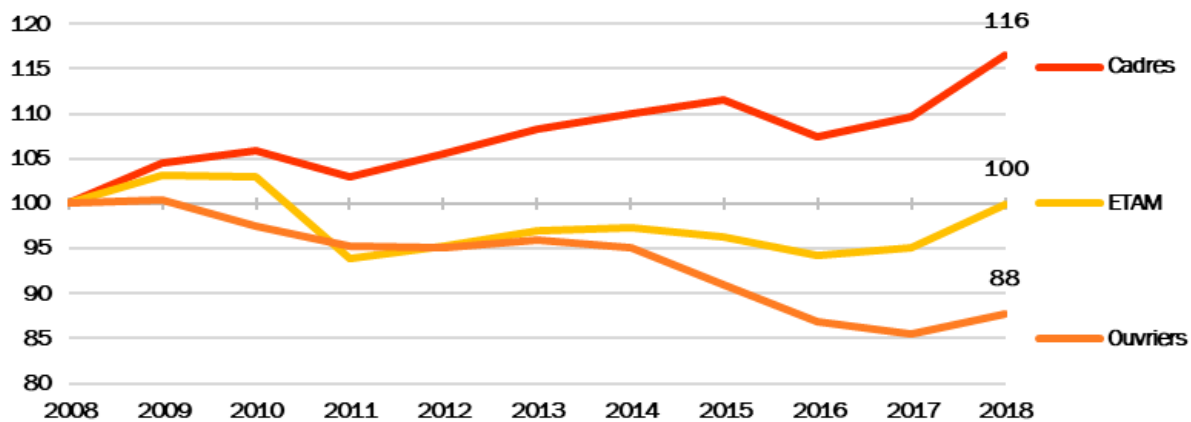
Source : Enquête annuelle FNTP et CNETP

L'emploi dans les Travaux Publics a évolué structurellement. Le nombre d'ouvriers a fortement diminué en 10 ans (-12% en 2018 par rapport à 2008). Le nombre d'employés, techniciens ou agents de maîtrise (ETAM) est resté stable sur la décennie, tandis que celui des cadres a augmenté de 16%. La part des ouvriers dans les effectifs permanents a ainsi diminué de 5 points en 10 ans, passant de 58% en 2008 à 53% en 2018. La proportion de cadres a augmenté de 4 points et celle des ETAM est restée relativement stable (+1 point), atteignant respectivement 18% et 29% en 2018.

¹ [Dossiers Economiques n° 159](#), FNTP

Entre 2017 et 2018, les effectifs ouvriers sont repartis à la hausse (+3%, soit environ 3 500 créations nettes d'emploi), ceux des ETAM et des cadres ont poursuivi leur augmentation, enclenchée en 2016 (respectivement +5% et +6% soit environ 3 600 et 2 700 créations nettes d'emploi).

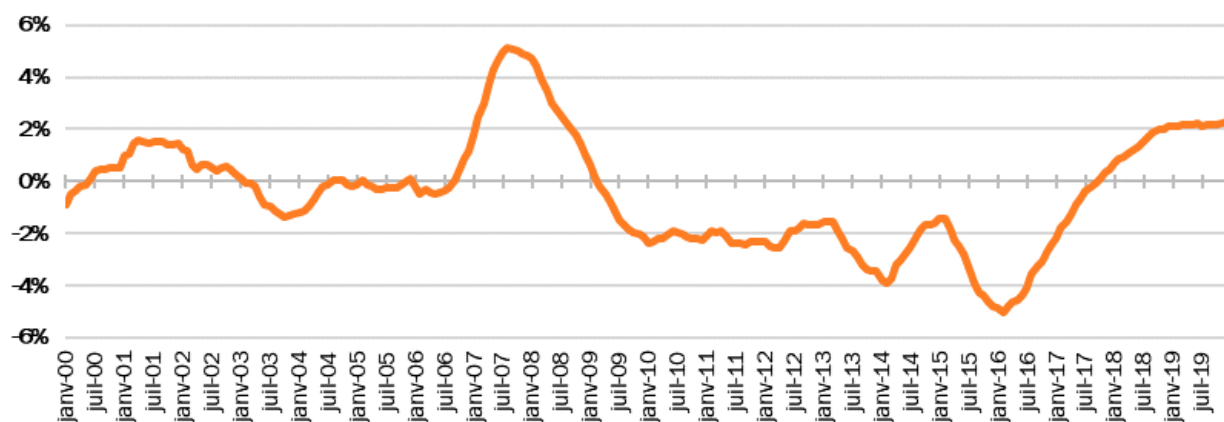
Graphique 2 : évolution des effectifs permanents selon le statut



Source : CNETP

Depuis 2018, les embauches d'ouvriers ont été particulièrement dynamiques (+2,1% sur l'année 2018 par rapport à 2017 et +2,3% en 2019 par rapport à 2018). En décembre 2019, le niveau des effectifs permanents ouvriers était ainsi supérieur de 2,9% à celui de décembre 2018.

Graphique 3 : Créations de postes ouvriers permanents sur 12 mois glissants



Source : Enquête mensuelle, Insee - FNTP

Un niveau d'emploi insuffisant au regard de l'activité

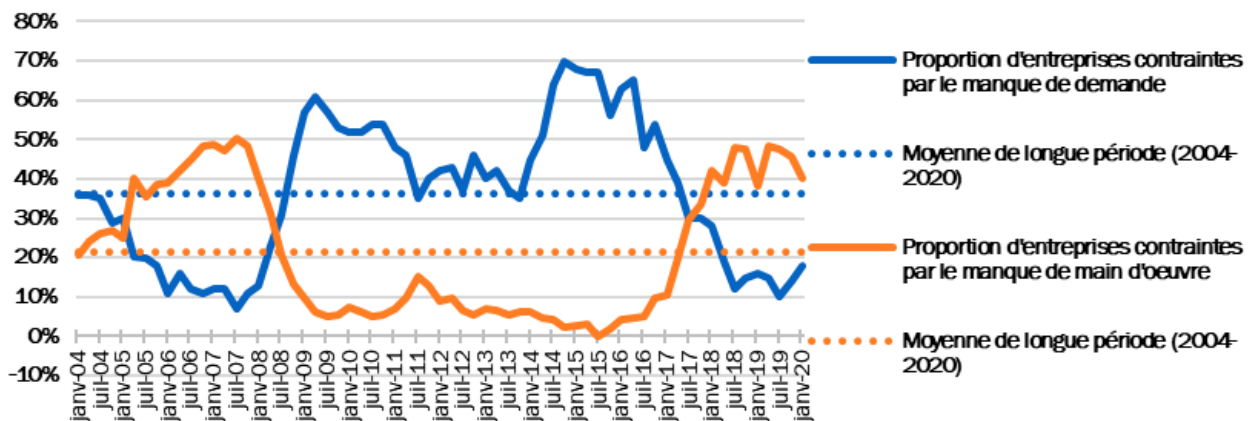
Malgré un bon dynamisme du côté des embauches, les entreprises sont nombreuses à déclarer être contraintes dans leur production en raison d'un manque de main d'œuvre depuis plus de deux ans.

En janvier 2020, 40% des entreprises qui déclarent être limitées dans leur activité² l'expliquent (au moins en partie) par un manque de main d'œuvre. Ce taux, qui était monté jusqu'à 48% à l'été 2019, est supérieur de près de 20 points à sa moyenne de longue période (22%).

Sur les quinze dernières années, la contrainte de main d'œuvre a été le facteur majeur de limitation de la production des entreprises au cours de deux périodes : mi 2005 - mi 2008 et fin 2017 - début 2020. Pendant les dix années séparant ces deux périodes, le frein principal à l'activité était le manque de demande.

² Cela concerne 77% des entreprises

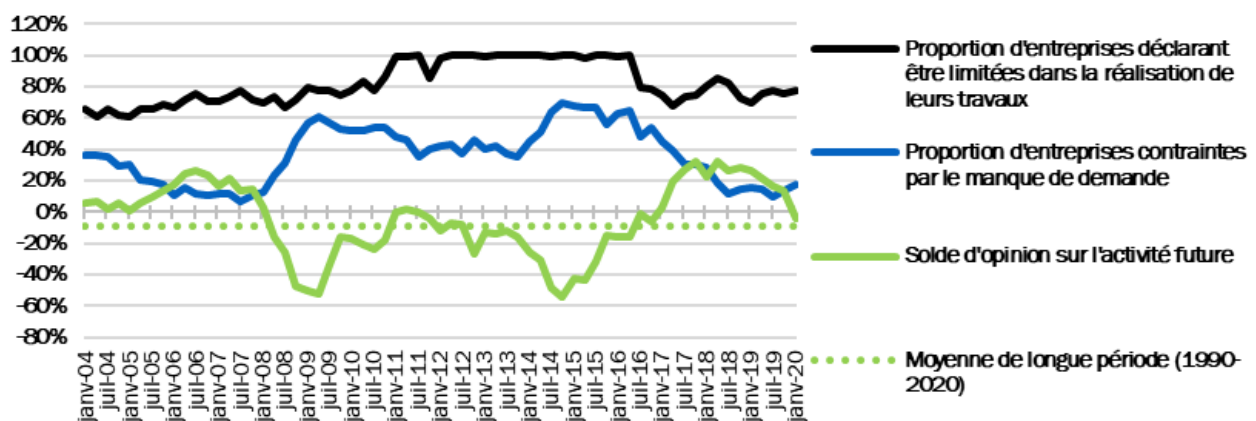
Graphique 4 : Evolution de la part des entreprises déclarant être limitées dans leur activité, de la contrainte de main d'œuvre et du manque de demande



Source : Enquête d'Opinion, Insee - FNTF

Ces dix années coïncident avec la période où le solde d'opinion sur l'activité future est passé sous la moyenne de longue durée et où la part d'entreprises déclarant être limitées dans leur activité a été particulièrement importante (plus de 80%).

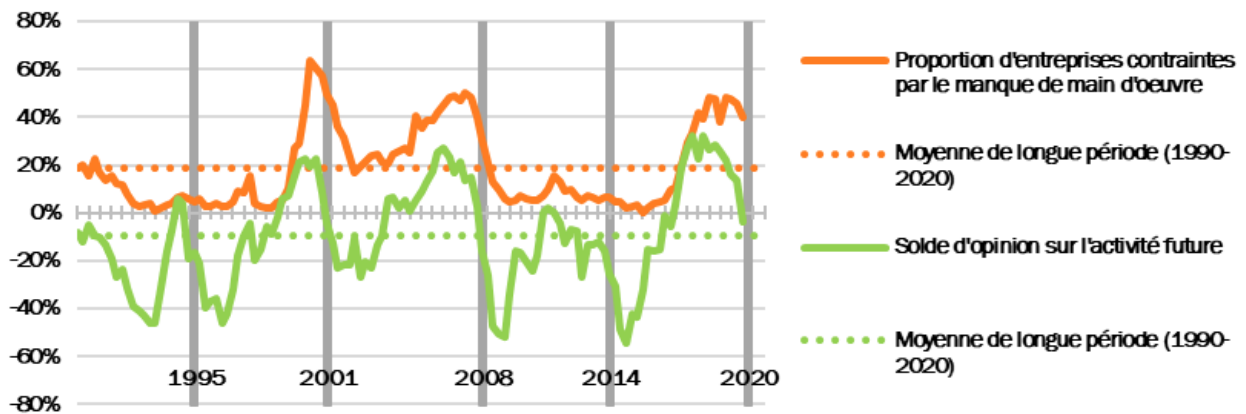
Graphique 5 : Evolution du manque de demande, de la part des entreprises déclarant être limitées dans leur activité, et du solde d'opinion sur l'activité future



Source : Enquête d'Opinion, Insee - FNTF

Le manque de main d'œuvre devient, quant à lui, le facteur majeur lorsque l'activité est dynamique (notamment avant les élections municipales), lorsque le solde d'opinion sur l'activité future est élevé et dépasse sa moyenne de longue période. L'insuffisance de personnel apparaît donc en toute logique lorsque le secteur est en croissance.

Graphique 6 : Evolution de la contrainte de main d'œuvre et du solde d'opinion sur l'activité future



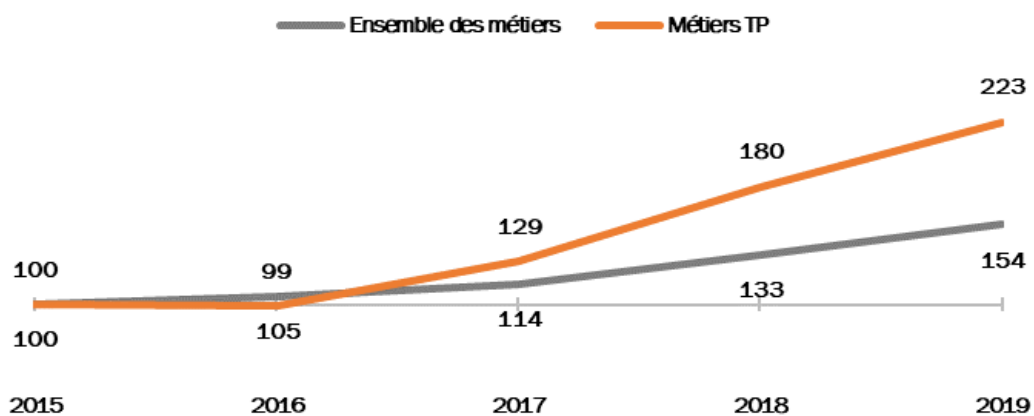
Source : Enquête d'Opinion, Insee – FNTF

Selon l'Insee, la pénurie de main d'œuvre est aussi corrélée (négativement) au taux de chômage : « en moyenne, une baisse d'un point de pourcentage du taux de chômage s'accompagne d'une hausse de 5 points de la proportion d'entreprises signalant des pénuries de main-d'œuvre »³. Cela se vérifie dans la période actuelle, où le taux de chômage est en recul.

Des intentions d'embauche particulièrement élevées

Tous les secteurs d'activité sont touchés par une recrudescence des besoins en main d'œuvre. Le nombre de projets de recrutements, tous secteurs confondus, a augmenté de 54% depuis 2015 et de 15% entre 2018 et 2019. Le secteur des Travaux Publics est particulièrement concerné, enregistrant une hausse de 123% des intentions d'embauche depuis 2015 (de 24% entre 2018 et 2019).

Graphique 7 : Evolution des intentions d'embauche (base 100 en 2015)



Source : [Enquête BMO](#), Pôle Emploi

Les entreprises de Travaux Publics recherchent en priorité des ouvriers qualifiés et non qualifiés. Ces métiers représentent respectivement 22% et 16% des 61 500 projets de recrutement de 2019. Les ingénieurs, chefs de chantiers et conducteurs de travaux sont, eux aussi, très recherchés (28%). Depuis 2015, ce sont les métiers de géomètres et de conducteurs d'engins qui enregistrent les plus fortes variations à la hausse en nombre de projets de recrutement (respectivement +243% et +191%).

³ [Note de conjoncture](#) de décembre 2019, Insee

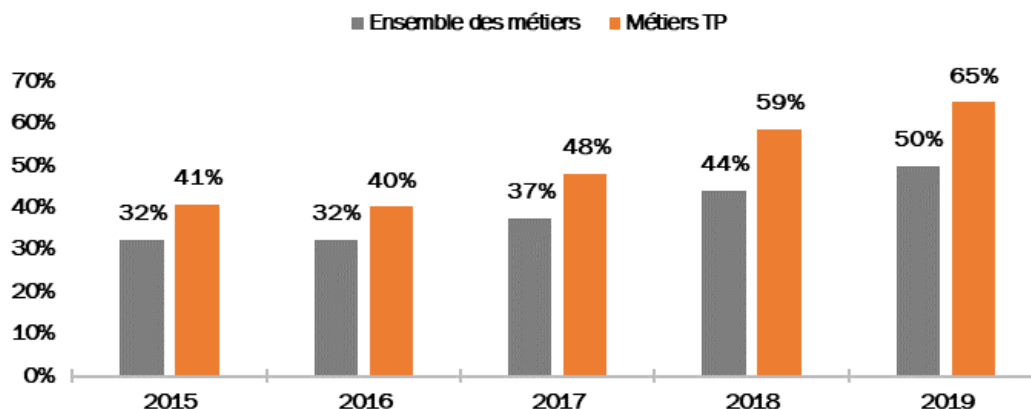
Tableau 1 : Répartition des projets de recrutement dans les métiers TP et évolution depuis 2015

	Nombre de projets de recrutement en 2019 (en %)	% Evol. Du nombre de projets de recrutement (2015-2019)
Ouvriers qualifiés des travaux publics, du béton et de l'extraction	22%	173%
Ouvriers non qualifiés des travaux publics, du béton et de l'extraction	16%	55%
Chefs de chantier, conducteurs de travaux (non cadres)	15%	180%
Techniciens et chargés d'études du bâtiment et des travaux publics	14%	80%
Ingénieurs du BTP, chefs de chantier et conducteurs de travaux (cadres)	13%	117%
Conducteurs d'engins du BTP et d'engins lourds de levage	11%	191%
Dessinateurs en bâtiment et en travaux publics	6%	127%
Géomètres	3%	243%
Ensemble	100%	123%

Source : [Enquête BMO](#), Pôle Emploi

La complexité de certains projets de recrutement

65% des projets de recrutement des entreprises de Travaux Publics, soit environ 40 000 projets, sont jugés comme difficiles. Cela représente 6 points de plus qu'en 2018 et 15 points de plus que pour les projets de recrutement de l'ensemble des entreprises, tous secteurs confondus.

Graphique 8 : Evolution de la part des projets de recrutement difficiles


Source : [Enquête BMO](#), Pôle Emploi

Pour les employeurs, les principales difficultés de recrutement envisagées en 2019 résultent d'une pénurie de candidats (79%) et de l'inadéquation des profils des candidats (77%). La problématique du manque de main d'œuvre doit donc être évaluée tant en termes quantitatif que qualitatif.

Les recrutements sont jugés particulièrement difficiles pour les métiers de géomètres (84%), dessinateurs (73%), et chefs de chantier non cadres (73%). Mais il devient aussi de plus en plus complexe de recruter des ouvriers non qualifiés puisque la part de projets de recrutement jugés comme difficiles a plus que doublé (51% en 2019 contre 22% de projets de recrutement difficiles en 2015).

Tableau 2 : Répartition des projets de recrutement difficiles dans les métiers TP et évolution depuis 2015

	Nombre de projets de recrutement difficiles en 2019 (en %)	% Evol. Du taux de projets difficiles (2015-2019)	% Evol. du nombre de projets difficiles (2015-2019)
Ouvriers qualifiés des travaux publics, du béton et de l'extraction	62%	62%	341%
Ouvriers non qualifiés des travaux publics, du béton et de l'extraction	51%	128%	255%
Chefs de chantier, conducteurs de travaux (non cadres)	73%	26%	252%
Techniciens et chargés d'études du bâtiment et des travaux publics	66%	30%	134%
Ingénieurs du BTP, chefs de chantier et conducteurs de travaux (cadres)	65%	55%	238%
Conducteurs d'engins du BTP et d'engins lourds de levage	68%	78%	420%
Dessinateurs en bâtiment et en travaux publics	73%	45%	229%
Géomètres	84%	78%	511%

Source : [Enquête BMO](#), Pôle Emploi

Ces observations corroborent les commentaires des entreprises à l'enquête d'opinion Insee-FNTP qui, pour plus d'un tiers, déclarent être contraintes par un manque de main d'œuvre tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif.

La complexité des projets amène même certaines entreprises à abandonner leur projet de recrutement : en 2018, 157 000 offres d'emploi ont ainsi été abandonnées faute de trouver un candidat (cela représente 4,9% des offres d'emploi, contre 4,7% en 2017). Dans ces cas là, les recruteurs invoquent principalement le manque de motivation et de compétences des candidats. Les abandons de recrutement concernent plus particulièrement les postes d'ouvriers (8% des offres pour des postes d'ouvriers qualifiés ont été abandonnées, 2 points de plus qu'en 2017) et sont plus fréquents lorsque le besoin de recruter fait suite à un développement d'une nouvelle activité (7%) ou à un surcroît d'activité (6%)⁴.

La contrainte de personnel devrait rester à un niveau soutenu dans les années à venir

L'activité du secteur des Travaux Publics est portée depuis plus d'un an par les investissements des grands opérateurs (Grand Paris, fibre, concessions autoroutières...) et des collectivités locales à l'approche des élections municipales. Même si l'année 2020 risque d'être marquée par une stabilisation du volume d'activité, les besoins en main d'œuvre devraient rester à un niveau élevé pour les années à venir. La FNTP a estimé dans son [contrat d'études prospectives](#), fin 2018, un besoin en recrutement de 200 000 embauches sur les 5 prochaines années, soit 40 000 embauches par an jusqu'en 2023.

Les besoins en infrastructures sont en effet prégnants : partout dans les territoires, les réseaux souffrent d'un retard d'entretien tandis que de nouveaux besoins nécessitent d'investir massivement dans la transition écologique et numérique. De plus, les collectivités locales sont désormais dans une situation très saine pour investir. Sous réserve de nouvelles incertitudes qui pourraient affecter le cadre macroéconomique général (coronavirus) ou la visibilité financière des collectivités (réforme de la fiscalité locale), la dynamique devrait donc se poursuivre à moyen terme dans le secteur des Travaux Publics avec ses effets positifs en matière d'emploi.

Mathilde MENANTEAU
menanteaum@fntp.fr
Tel : 01-44-13-32-02

⁴ [Offres pourvues et abandons de recrutement en 2018](#), Pôle Emploi, janvier 2020

DOTATIONS AUX COLLECTIVITÉS - DSIL et DETR : cap sur les infrastructures !

Les dotations d'investissement, telles que la DETR et la DSIL, soutiennent depuis plusieurs années les projets d'investissement des collectivités du bloc communal. Elles sont de plus en plus utilisées et ont un fort effet multiplicateur. Pour 2020, [le gouvernement incite les préfets](#), en charge des attributions, à mettre l'accent sur des opérations dont certaines concernent directement les infrastructures. C'est le cas des projets de mobilité (vélo, mobilités actives...) et l'entretien des ouvrages d'art et plus précisément des ponts. Une opportunité à saisir pour les collectivités !

Priorités 2020 : ponts, mobilités, eau & assainissement...

Cette année, les catégories d'opérations prioritaires sont les suivantes :

Tableau 1 : Opérations prioritaires de la DETR et de la DSIL

DETR	DSIL
Espaces mutualisés de services au public et à la revitalisation des villes, petites et moyennes	Rénovation thermique, transition énergétique et développement des énergies renouvelables
Soutien aux communes nouvelles	Mise aux normes et sécurisation des équipements publics
Rénovation thermique et transition énergétique	Développement des infrastructures en faveur de la mobilité ou de la construction de logements
Accessibilité de tous les établissements recevant du public	Développement du numérique et de la téléphonie mobile
Opérations visant au financement des implantations de la gendarmerie en milieu rural	Création, transformation et rénovation des bâtiments scolaires
Soutien de l'Etat à l'installation d' espaces numériques destinés à l'accomplissement des démarches administratives	Hébergements et équipements publics rendus nécessaires par l'accroissement de population
Soutien de l'Etat au dédoublement des classes de CP et CE1 situées en REP+ et en REP	

Au-delà de ces priorités, qui évoluent relativement peu d'une année à l'autre, le gouvernement demande aux préfets qu'un soutien particulier soit apporté à plusieurs thématiques en 2020. L'entretien des ponts mais aussi les mobilités douces deviennent des priorités d'action auxquelles ces deux dotations doivent participer.

Tableau 2 : Priorités d'action de la DETR et de la DSIL en 2020

DETR	DSIL
Catégories d'opérations prioritaires établies dans chaque département par une commission d'élus avec pour objectif de s'adapter aux besoins de chaque territoire	35% des crédits doivent aller aux priorités définies dans le cadre de l'axe prioritaire « accélération de la transition écologique » du Grand plan d'investissement (GPI) : <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Initiative 2 « rénovation énergétique des bâtiments publics » ⇒ Initiative 4 « soutenir le développement de solutions de transport innovantes et répondant aux besoins des territoires » Objectif de 100 M€ en 2020 (500 M€ sur 2018-2022) pour l'axe Mobilités-Transports : vélo, plateformes de mobilité, mobilités actives...
Soutien renforcé pour la rénovation et la sécurisation du patrimoine protégé ou non protégé en péril (ponts...)	Dans le cadre de la priorité « sécurisation et mise aux normes des équipements publics », en 2020, l'accent est mis sur l'entretien des ponts des communes et intercommunalités
Contrats de ruralité : projets « d'accessibilité aux soins, développement de l'attractivité, redynamisation des bourgs-centres, mobilité, transition écologique, cohésion sociale... »	Conventions « Action Cœur de Ville »
Attention particulière aux situations critiques dans le domaine de l'eau et assainissement suite à la réorganisation des compétences, prévue par la loi « Engagement et proximité ».	Démarches contractuelles soutenues par l'ANCT : contrats de ruralité (mobilité, numérique, accès aux soins et télémédecine...), contrats de transition écologique, dispositif Territoires d'industrie, soutien à l'ingénierie...

Un effet d'entraînement important

Pour 2020, la DETR s'élève à 1,046 Md€ et la DSIL à 570 M€ en autorisations d'engagement. Elles devraient aider au financement d'environ 7 Md€ d'investissements locaux.

Un bilan des dotations versées en 2018 a été mis en ligne sur le site du ministère et permet de tirer quelques enseignements. [L'ensemble des projets subventionnés en 2018 sont par ailleurs disponibles grâce à un outil de cartographie](#) interactive du ministère.

Tableau 3 : Bilan 2018 des projets aidés par la DETR et la DSIL

	Projets financés	Subventions attribuées	Investissement total	Effet de levier	Coût moyen des projets financés	Taux moyen de subventionnement des projets
DETR	21 475	1,017 Md€	3,97 Md€	3,9	184 961 €	25,6%
DSIL	4 821	615 M€	2,96 Md€	4,8	614 422 €	20,99%
<i>Dont projets de mobilité</i>	306	81,9 M€	303,7 M€	2,7	992 496 €	26,95%

Sources : [bilan 2018 de la DETR](#) et [bilan 2018 de la DSIL](#) - Ministère de la cohésion des territoires

Les projets de mobilité ne représentent que 6% des projets bénéficiaires de la DSIL et concentrent environ 13% du montant de la dotation, une part stable par rapport à l'année précédente mais avec un montant en hausse de +26 M€. Les collectivités doivent donc se saisir de ces aides à l'investissement sachant que la DSIL permet de financer près de 27% d'un projet de mobilité en moyenne.

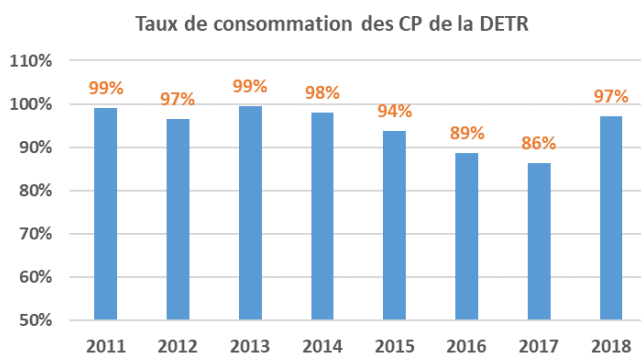
Même si elles ne représentent pas les volumes les plus importants, les infrastructures sont pleinement dans la cible de ces dotations. Certaines régions et certains départements visent explicitement des domaines TP tels que la voirie (réfection de ponts, travaux de sécurité...), les aménagements de bourg, les liaisons douces (pistes cyclables...), les réseaux d'eau et assainissement, l'éclairage public, les installations photovoltaïques...

En 2018, dans le Puy-de-Dôme, 9% des 15,03 M€ de l'enveloppe départementale de DETR ont été consacrés à des projets de voirie, soit 1,4 M€ de subventions attribuées (en autorisations d'engagement). La voirie figure dans les [priorités définies par le département](#). Plusieurs collectivités ont bénéficié de subventions au titre de la DSIL pour des projets de mobilité : mobilité douce à Metz-Métropole, rénovation d'une desserte ferroviaire à Toulon-Métropole, voie verte pour les mobilités douces dans la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay...

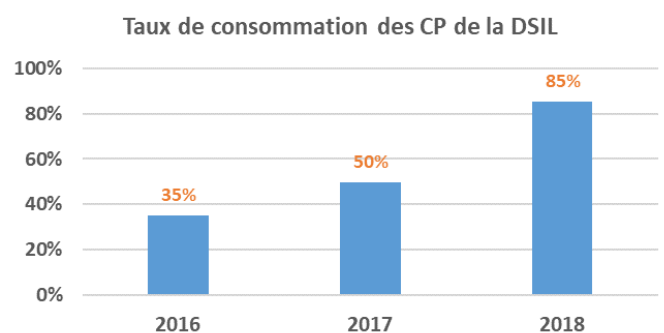
Des dotations mieux dépensées

La consommation des crédits de DETR et de DSIL s'améliore en 2018.

Graphique 1 : Taux de consommation des crédits de paiement de la DETR



Graphique 2 : Taux de consommation des crédits de paiement de la DSIL



Sources : Lois de finances - Données DGFIP reprises dans le Jaune budgétaire

La quasi-totalité des crédits de DETR inscrits en loi de finances ont été consommés en 2018 (11 points de plus qu'en 2017), soit 792 M€.

Les crédits de DSIL ont été consommés à 85% en 2018, soit 390 M€, contre seulement 50% en 2017.

Vers une relance rapide de l'investissement local ?

Les élections municipales s'accompagnent d'un ralentissement voire d'une baisse de l'investissement des collectivités du bloc communal. Or les communes et intercommunalités ont une santé financière saine comme en témoignent certains indicateurs tels que l'épargne brute et la capacité de désendettement. C'est le résultat d'une gestion rigoureuse, d'efforts sur leurs dépenses de fonctionnement mais aussi de recettes dynamiques. Par ailleurs, de nombreuses sources de financement de l'investissement existent : prêts à taux bas, fonds européens et dotations d'investissement notamment. Ces dernières doivent être mobilisées par les collectivités pour atténuer au maximum le coup de frein de l'investissement local. Les équipements qu'elles permettent de financer (mobilité, réseaux d'eau et d'assainissement, entretien des ouvrages d'art, rénovation énergétique...) sont en effet nécessaires au développement et à la cohésion des territoires, à l'entretien du patrimoine des collectivités, à la transition écologique et, plus globalement, au bien-être des citoyens.

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

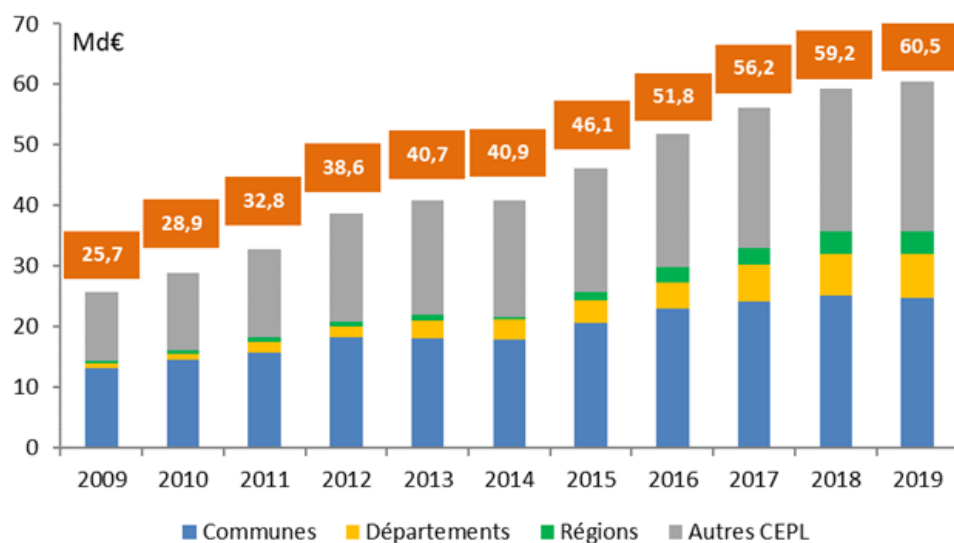
EXCÉDENTS DE TRÉSORERIE DES COLLECTIVITÉS : niveau record à 60 md€ en 2019

Prudentes (à l'excès ?), les collectivités territoriales ne cessent d'accumuler des excédents de trésorerie. Ils ont été multipliés par 2,4 entre 2009 et 2019. La trésorerie progresse de 2,3% en 2019 culminant à 60,5 Md€ et représente toujours plus d'une année d'investissement public local.

La trésorerie des collectivités a progressé de 2% en 2019 (donnée à fin novembre) et dépasse les 60 Md€, soit plus d'une année d'investissement public local. Toutefois, pour la première fois depuis 2013, la trésorerie des communes a légèrement reculé (-1,4%).

La trésorerie des collectivités répond à deux principes : l'obligation de dépôt au Trésor des fonds disponibles et leur non-rémunération.

Graphique 1 : Evolution de la trésorerie des collectivités territoriales



Source : Stratégies locales – Données à fin novembre de chaque année

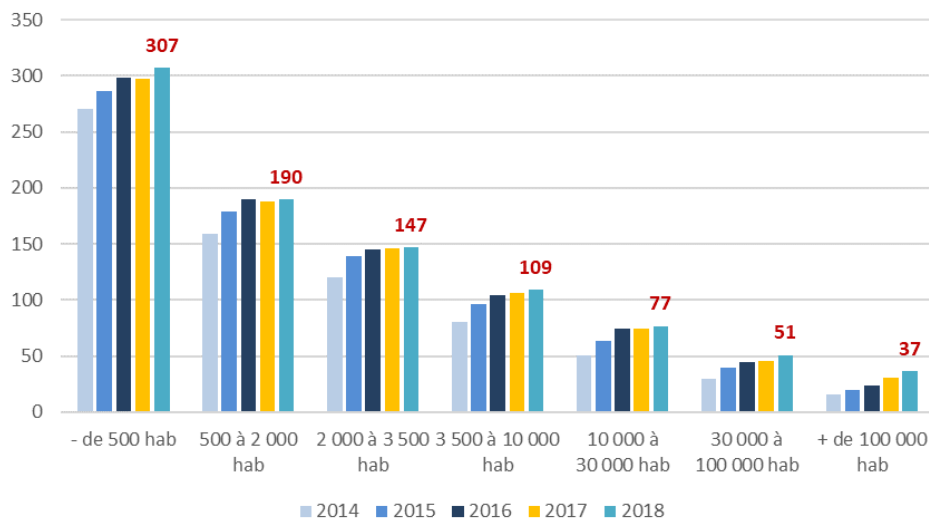
Les explications à cette accumulation de trésorerie sont multiples, différentes d'une collectivité à une autre et se cumulent également pour certaines d'entre elles :

- Des recettes fiscales dynamiques.
- Même si la DGF ne baisse plus dans son ensemble, les collectivités connaissent des évolutions parfois importantes de cette recette d'une année à l'autre ce qui conduit à une certaine prudence.
- La réforme de la fiscalité locale provoque également des incertitudes menant certaines collectivités à prendre des précautions.
- Les communes se sont probablement habituées à recevoir des cofinancements pour réaliser des projets. Même si la part cofinancée n'est pas importante, l'effet de levier est certain, sans compter

l'effet psychologique. Or les cofinancements sont de plus en plus limités et les collectivités se restreignent par conséquent à financer ces projets seules.

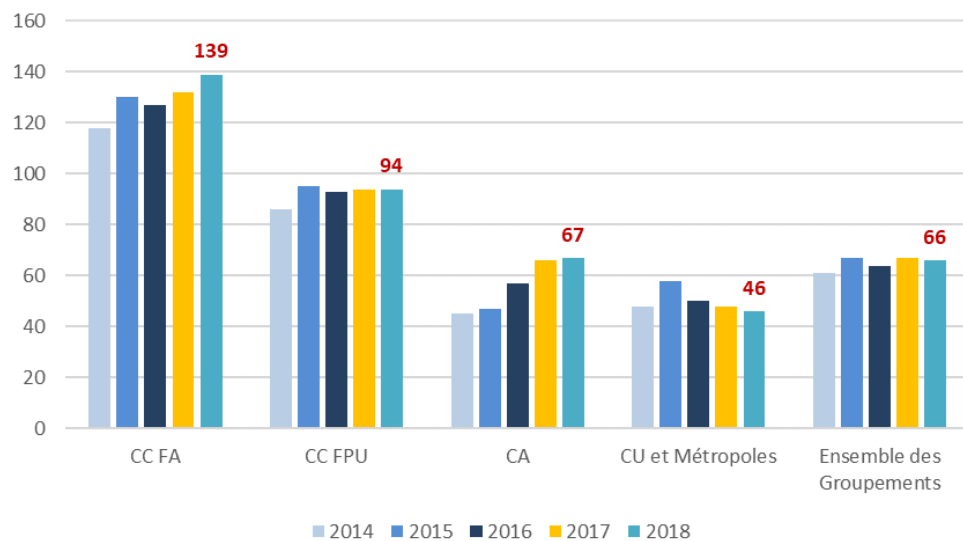
- Enfin, certaines collectivités, notamment les plus petites, font face à des difficultés d'ingénierie financière et technique qui retardent souvent leurs projets alors même que les fonds sont disponibles.
- En revanche, la baisse de la trésorerie constatée en 2019 pour les communes s'explique sans doute par le rebond très important des investissements communaux en 2019.

Graphique 2 : Trésorerie des communes en jours de dépenses (moyenne de la strate au 31/12)



Source : [Territoires et Finances publiés par l'AMF et La Banque Postale Collectivités Locales](#)

Graphique 3 : Trésorerie des groupements communes en jours de dépenses (moyenne de la catégorie au 31/12)



Source : [Territoires et Finances publiés par l'AMF et La Banque Postale Collectivités Locales](#)

Ce sont les petites collectivités (communes de - de 500 habitants ou communautés de communes) qui cumulent le plus de trésorerie comptabilisée en jours de dépenses. Pour l'échelon communal plus précisément, si la trésorerie exprimée en nombre de jours de dépenses avait stagné en 2017, elle repart légèrement à la hausse en 2018.

Pour l'échelon intercommunal, cet indicateur est relativement stable en 2018.

La croissance continue des excédents de trésorerie peut être appréciée de plusieurs façons.

D'un côté, cet excès d'épargne est préjudiciable puisque c'est de l'argent dormant qui n'est pas utilisé pour des projets de territoires. Il existe aussi un risque que la direction du budget considère ces réserves comme un signe de bonne santé et qu'il s'en serve pour accentuer encore la contribution des collectivités à la réduction des déficits publics.

D'un autre côté, cette trésorerie abondante montre que les collectivités ont actuellement dans leur ensemble des marges de manœuvre financières pour investir. Les besoins sont d'ailleurs nombreux pour accompagner la transition écologique et développer la cohésion territoriale : entretien des réseaux d'eau et d'assainissement, rénovation des ouvrages d'art, solutions de mobilité, aménagements urbains... Les collectivités du bloc communal seront donc en mesure d'investir dès le début de ce nouveau mandat en maintenant des ratios financiers solides et sans accroître leur endettement.

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

NOUVEAU RECORD POUR LES DROITS DE MUTATION DES DEPARTEMENTS : +10% en 2019

Les droits de mutation à titre onéreux (DMTO) des départements progressent de +10,4% en 2019, en hausse pour la 6^{ème} année consécutive. Ils atteignent un nouveau record à 13,3 Md€ et représentent environ 20% de leurs recettes de fonctionnement.

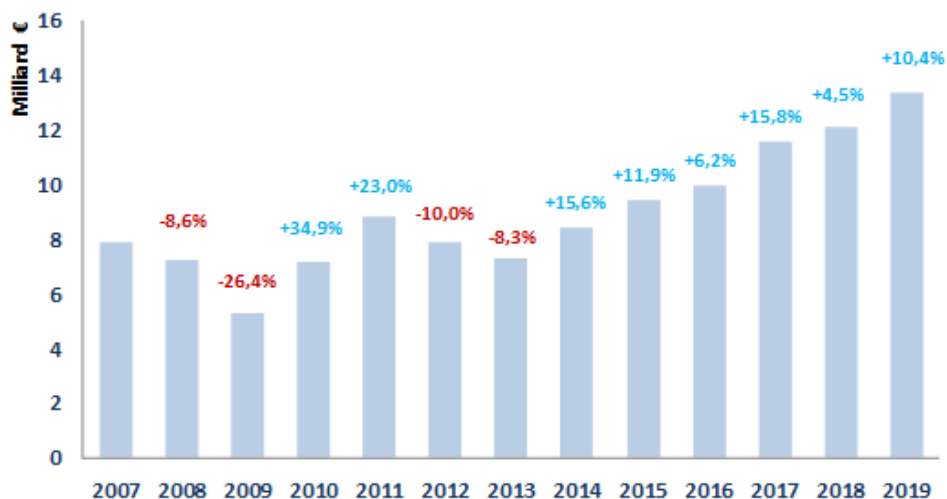
Le poids des DMTO dans les recettes des départements s'accroît encore

Alors que la réforme fiscale qui verra le remplacement du foncier bâti par une fraction de TVA se profile, les départements peuvent toujours compter sur des droits de mutation dynamiques. Le produit des DMTO perçu par les départements est en hausse pour la 6^{ème} année consécutive. Il s'établit à 13,3 Md€ en 2019, +10,4% par rapport à 2018. La progression atteint +84% par rapport à 2013 en lien avec le dynamisme du marché immobilier qui ne se dément pas.

Les DMTO restent la 2^{ème} recette de fonctionnement des départements derrière la Taxe sur le foncier bâti mais l'écart entre les deux se resserre.

La part des droits de mutation dans les recettes de fonctionnement des départements continue de s'accroître, augmentant la dépendance à une recette soumise au cycle immobilier. D'après les données de la DGCL, cette part s'établit à environ 20% en 2019 contre 17% en 2017, 14% en 2016 et 11% en 2013. Le marché reste bien orienté soutenu par des taux d'intérêt très attractifs et une offre insuffisante par rapport à une demande importante. Toutefois, un retournement de cycle étant difficile à anticiper, le caractère volatile de cette recette se traduit chaque année par une incertitude forte dans la préparation du budget.

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

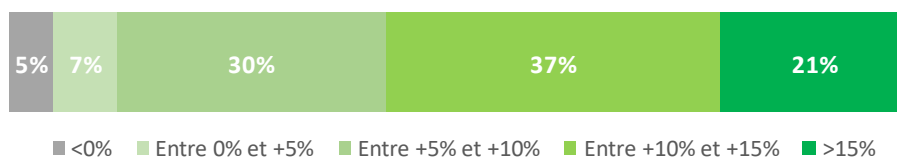


Source : Calcul FNTP à partir des données du CGEDD

La quasi-totalité des départements profite de la hausse des DMT0

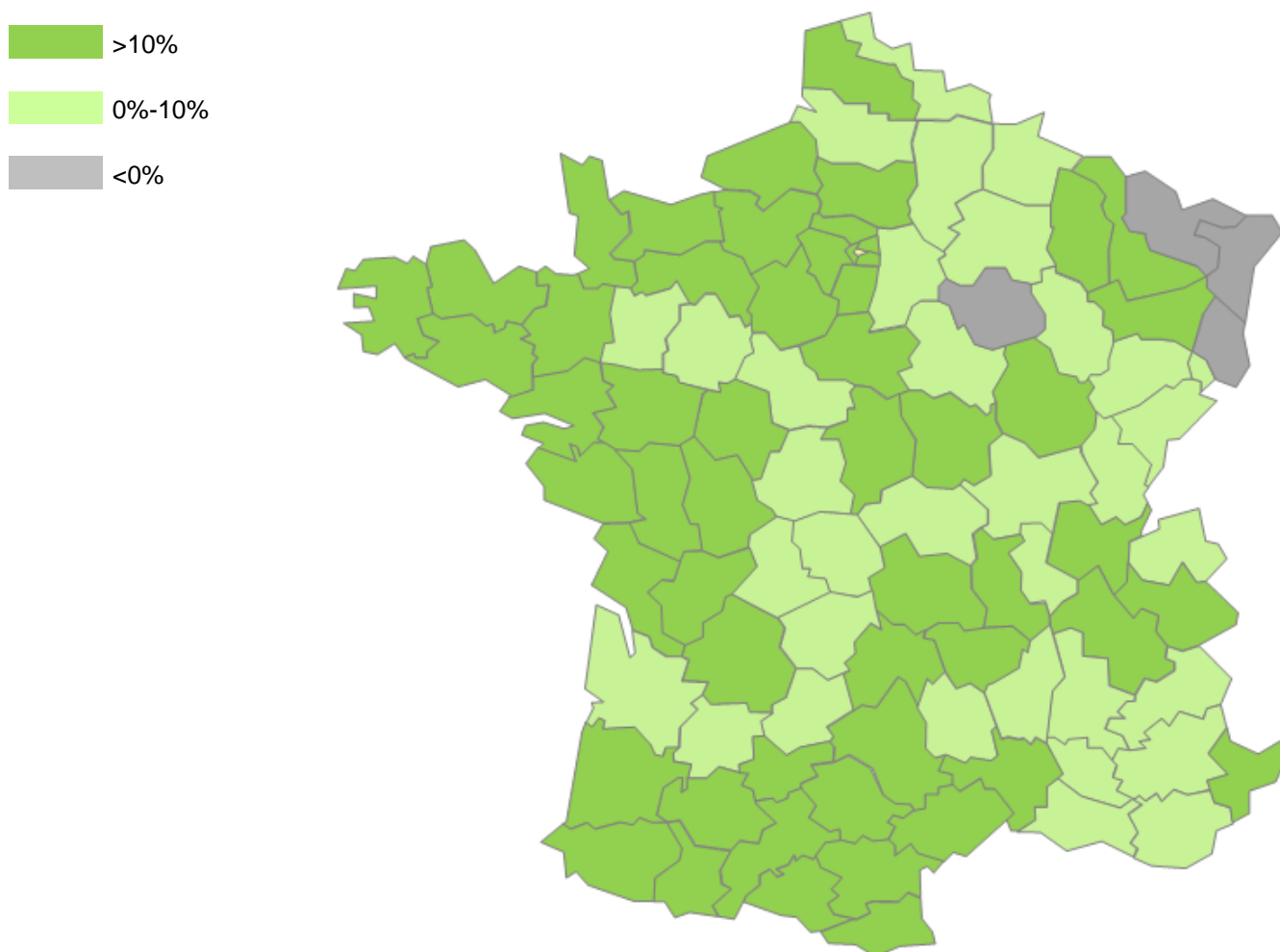
Si l'ensemble des départements avaient profité de la dynamique de cette ressource en 2017, 18 d'entre eux ont vu leurs droits de mutation baisser en 2018, signe d'un léger essoufflement de la dynamique du marché immobilier. Les baisses restent toutefois limitées, comprises entre 0% et -5% à l'exception du Val-de-Marne, -9%.

Graphique 2 : Répartition des départements selon l'évolution 2019 du produit des DMT0



Source : Calcul FNTP à partir des données du CGEDD

Carte 1 : Evolution 2019 du produit des DMT0 par département



Source : Calcul FNTP à partir des données du CGEDD

Si l'on s'attendait à un atterrissage en 2019, il n'en a rien été et la hausse s'est même fortement accentuée par rapport à 2018. Toute prévision pour 2020 paraît donc très incertaine. Quoi qu'il en soit, les premiers départements qui ont d'ores et déjà voté leur budget primitif 2020 ne semblent pas envisager de baisse de cette recette et selon toute vraisemblance le produit des DMTO pour cette année devrait se maintenir à un niveau élevé.

En 2020, dernière année du plein du mandat départemental, les DMTO devraient donc encore permettre de consolider la croissance de l'investissement des départements amorcée en 2018.

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

GREEN BUDGETING : état des lieux et enjeux pour les infrastructures

La budgétisation environnementale (ou Green budgeting) vise à recenser au sein du budget les dépenses et les recettes ayant un impact environnemental « significatif », qu'il soit positif ou négatif. En analysant les premières propositions de méthodologies, cet article s'intéresse à la façon dont sont appréhendées les dépenses en infrastructures dans les travaux en cours.

Le Green Budgeting : principes et enjeux

En décembre 2017, lors du One Planet Summit, la France a adhéré à une initiative internationale pour les budgets verts ([Paris collaborative on Green Budgeting](#)), lancée par l'OCDE. Le but du « Green budgeting » (ou budgétisation environnementale) est d'évaluer la compatibilité des budgets des Etats avec les objectifs environnementaux, en particulier climatiques. La première étape consiste à recenser, au sein du budget, les dépenses et les recettes ayant un impact environnemental « significatif », positif ou négatif, dans le but, ensuite, d'en évaluer les effets. Dans cet objectif, il s'agit au préalable de définir des critères permettant de délimiter les dépenses et les recettes devant être retenues.

Le Ministre de l'Action et des Comptes publics, Gérard Darmanin, a promis un « budget vert » pour 2021. La loi de finances prévoit en effet que le gouvernement présente chaque année un rapport évaluant les instruments économiques, fiscaux et budgétaires au regard des engagements européens et internationaux de la France en matière d'environnement. En complément, les parlementaires ont voté dans le projet de loi énergie-climat une disposition qui impose un rapport sur les incidences positives, mais aussi négatives, de la Loi de finances sur le climat.

Comment les infrastructures sont-elles traitées dans une approche de Green Budgeting ?

Fin 2019, deux initiatives ont été menées à la fois par l'Institut de l'Économie pour le Climat (I4CE) et par l'administration (Inspection générale de finances et CGEDD) et pour présenter des travaux sur la budgétisation verte.

Le périmètre de ces réflexions inclut toutes les recettes et dépenses de l'État, en les passant au crible des objectifs environnementaux nationaux. Dans ce cadre, le budget devient un outil au service de l'atteinte des objectifs de la transition écologique.

De plus, AMF, France Urbaine et I4CE travaillent aussi avec 5 villes et communautés urbaines pour développer un cadre commun afin d'aider les collectivités à se lancer dans cette démarche de budget vert. Ce cadre, devrait être diffusé au second trimestre 2020.

I4CE : un classement des dépenses de l'Etat selon leur impact climat

La Stratégie nationale bas-carbone de la France (SNBC) sert de marqueur et de référence pour établir une classification des mesures budgétaires en « favorable », « neutre » ou « défavorable » au climat.

I4CE admet que certains des choix retenus ne sont en l'état pas consensuels comme le nucléaire, classé comme favorable, sur la base de ses effets sur les seules émissions de GES en laissant de côté d'autres considérations. Les dépenses dans les routes sont classées comme neutres pour le climat car elles sont considérées comme des investissements dont l'objectif principal est la sécurité routière.

En l'état des [travaux réalisés par I4CE](#), la plupart des dépenses d'infrastructures réalisées par l'Etat apparaissent comme favorables au climat, seules les dépenses routières (développement ou entretien) étant classées comme neutres.

Sur l'ensemble du périmètre, I4CE identifie 20 Md€ de dépenses favorables au climat (dont 5,4 Md pour les énergies renouvelables et 5,8 Md€ pour les mobilités durables) contre 17 milliards défavorables (dont par exemple 2,2 Md€ de niche fiscale sur le GNR – exercice réalisé en octobre 2019)

Tableau 1 : Dépenses en infrastructures et services de transport de l'Etat (en M€) selon leur impact sur le climat

Programme	Action	Favorable	Ambigu	Défavorable	Neutre
P203- Infrastructures et services de transports	Ferroviaire	3 045			
P203- Infrastructures et services de transports	Transports collectifs	280			
P203- Infrastructures et services de transports	Sécurité ferroviaire	32			
P203- Infrastructures et services de transports	Voies navigable	253			
P203- Infrastructures et services de transports	Port	94		5	
P203- Infrastructures et services de transports	Transport aérien			35	
P203- Infrastructures et services de transports	Transport combiné	11			27
P203- Infrastructures et services de transports	Route - Développement				589
P203- Infrastructures et services de transports	Route - Entretien				516

Source : d'après [liste I4CE](#)

IGF/CGEDD : vers une proposition de méthode pour une budgétisation environnementale

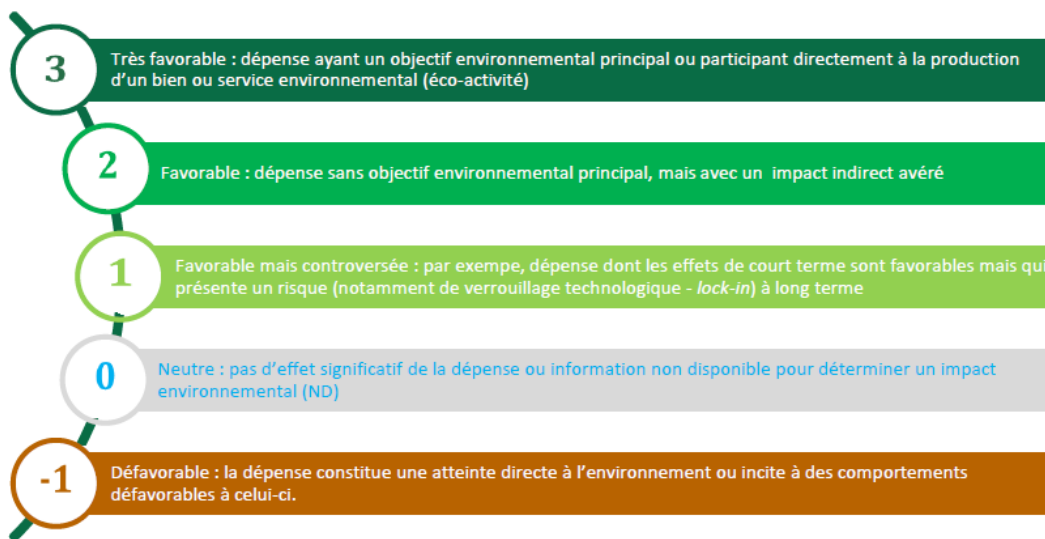
L'objectif de la mission IGF-CGEDD est de proposer une méthode de classification des dépenses (investissement et fonctionnement) prenant en compte l'aspect multi-dimensionnel de l'environnement (lutte contre le changement climatique, biodiversité...). Cette [1^{ère} évaluation environnementale du budget de l'Etat](#), si elle n'est pas encore totalement aboutie, analyse l'ensemble des actions de l'Etat qui ont un impact sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), l'artificialisation des sols ou encore les déchets par exemple.

Six axes environnementaux ont ainsi été identifiés, inspirés de la taxonomie des activités en cours de discussion au niveau européen :

- lutte contre le changement climatique,
- adaptation au changement climatique,
- gestion durable des ressources en eau,
- transition vers une économie circulaire et prévention des risques,
- prévention de la pollution,
- préservation de la biodiversité et gestion durable des espaces naturels, agricoles et forestiers.

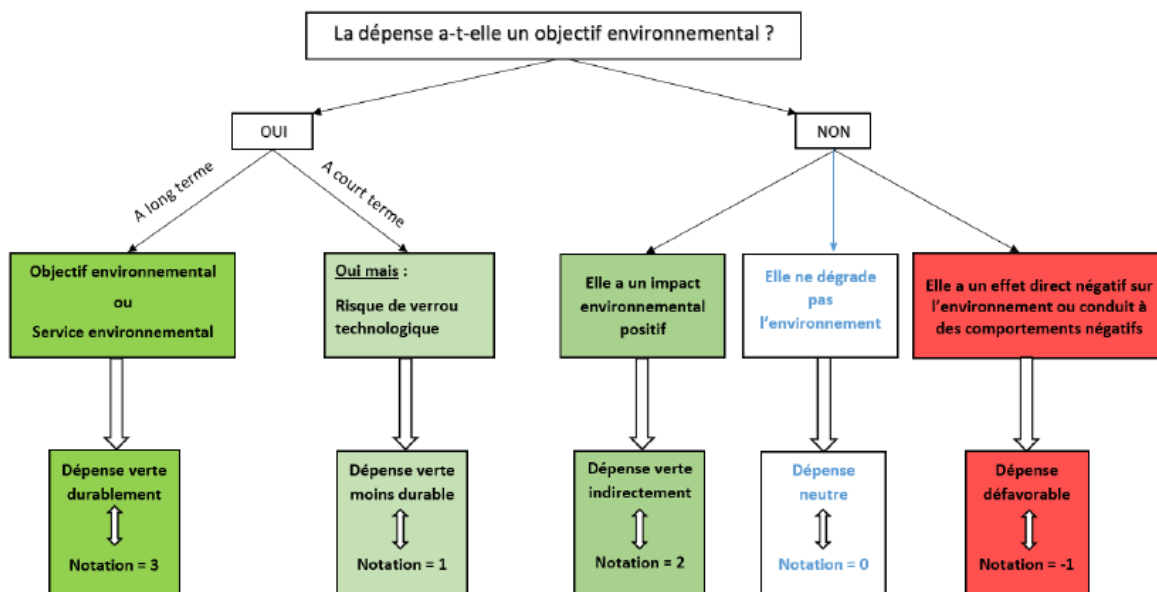
Chaque dépense est ensuite classée sur chacun de ces six axes avec une note allant de défavorable (catégorie -1) à très favorable (catégorie 3).

Graphique 1 : Classification retenue pour les dépenses budgétaires et fiscales



Source : Mission.

Graphique 2 : Arbre de décisions pour l'évaluation des dépenses budgétaires et fiscales



Source : Mission.

Sur la base de cette méthodologie, le rapport IGF-CGEDD passe au crible environnemental les principaux programmes budgétaires de l'Etat du projet de Loi de finances (PLF) 2019 ayant un impact environnemental significatif ainsi qu'une quarantaine d'opérateurs.







Concernant plus spécifiquement les infrastructures, le programme 203 (infrastructures de transport) du PLF 2019 fait l'objet d'une analyse détaillée qui se traduit dans le rapport par :

- Pour les investissements dans les nouvelles infrastructures de transport, la mission a raisonné sur la base des analyses en cycle de vie (ACV) quand elles existent, comprenant l'ensemble des effets induits ainsi que les émissions lors de la phase de réalisation. Ces évaluations n'existent pas systématiquement : la mission a dû dès lors s'appuyer sur des évaluations au cas par cas pour aboutir à une première tentative de classification. À titre d'exemple, la mission s'est appuyée sur l'étude d'impact des investissements de SNCF Réseau financés par Green Bonds en 2016 et 2017 pour

généraliser la classification favorable à l'ensemble des investissements ferroviaires de l'État en 2019 sur l'axe climat.

- En revanche, sur l'axe biodiversité, les infrastructures nouvelles de transports génèrent de l'artificialisation et sont donc systématiquement classées comme défavorables à la protection des espaces naturels.

Tableau 2 : Classement des dépenses du programme 203 « Infrastructures et services de transports »

		 CP 2019	 Lutte contre le changement climatique (mesures d'atténuation)	 Adaptation au changement climatique et prévention des risques naturels	 Gestion de la ressource en eau	 Economie circulaire, déchets et prévention des risques technologiques	 Lutte contre les pollutions (air, sols, bruit...)	 Biodiversité et protection des espaces naturels, agricoles et sylvicoles
Action 04 - Routes - Entretien		317 718 400	0	0	0	0	0	0
Action 41 - Ferroviaire		2 431 309 731	2	0	-1	-1	1	-1
Action 42 - Voies navigables	VNF	251 415 663	2	2	2	0	2	0
Action 43 - Ports	GPM	99 124 836	1	0	0	0	1	0
Action 43 - Ports	Soutien au fluvial	650 000	2	2	2	0	2	0
Action 44 - Transports collectifs		22 551 745	2	0	0	0	2	0
Action 45 - Transports combinés		32 109 039	3	0	0	0	2	0
Action 47 - Fonctions supports		17 801 600	0	0	0	0	0	0
Action 50 - Transport routier		5 641 831	0	0	0	0	0	0
Action 52 - Transport aérien		34 907 000	-1	-1	0	0	-1	0

Cette méthode cherche à garantir le caractère pluriel de la thématique environnementale, sans choisir de pondérer les divers objectifs. De ce fait, elle ne recherche pas l'additionnalité entre objectifs pour déterminer quelles dépenses contribueraient favorablement ou défavorablement.

Face à cette situation encore inaboutie pour le classement d'une dépense et le chiffrage des dépenses « favorables à l'environnement », la mission envisage à ce stade deux méthodes possibles :

- la première consiste à retenir les dépenses « au moins une fois favorables » à savoir celles qui sont notées 1,2 ou 3 sur au moins un des objectifs, même si elles sont défavorables sur d'autres axes ;
- la seconde restreint le champ à celles qui sont au moins une fois favorables sans être jamais défavorables : c'est a priori la définition en passe d'être retenue par la taxonomie en cours de discussion au sein de l'Union Européenne.

En résumé, dans la première approche, seules les dépenses routières seraient exclues des dépenses « vertes », étant estimées comme « neutres » sur tous les critères. Dans la seconde, les dépenses routières seraient exclues ainsi que les dépenses ferroviaires. Ces dernières auraient par exemple un effet défavorable à la biodiversité du fait de la création d'ouvrages de génie civil. Plus généralement cette seconde approche est beaucoup plus contraignante.

Sur l'ensemble du programme 203 (6,5 Md€ de budget d'intervention), la mission IGF a ainsi identifié 2,8 Md€ de dépenses au moins une fois favorable au climat.

Limites et « angles morts » du Green Budgeting en matière d'infrastructures

La mission IGF-CGEDD admet plusieurs limites au travail réalisé, notamment en raison de la granularité des évaluations existantes pour chaque type de dépenses ou d'hypothèses sur les effets estimés de certaines dépenses qui peuvent être antagonistes.

Le classement se veut « technique sur la base de critères objectifs, liés à l'impact environnemental, mais ne saurait résumer à lui seul la légitimité d'une dépense. »

Le travail réalisé par l'IGF et le CGEDD doit désormais être discuté puis validé par les différents ministères concernés afin de faire du « Green Budgeting » un outil accepté.

A titre d'exemple, concernant les dépenses de la Société du Grand Paris (SGP), la mission ne propose pas un classement unique mais laisse deux options ouvertes : pour une partie des experts de la mission, la densification attendue autour des gares permettrait des effets d'agglomération avec un impact climatique positif. Une autre partie de la mission considère que le projet est juste équilibré sur la base des seuls reports modaux à l'horizon 2050 et que l'effet sur le développement urbain dépend de la gouvernance du territoire qui est indépendante de la SGP et considère donc que ces dépenses sont neutres pour le climat. En revanche la mission s'accorde à dire que ce projet est défavorable sur le plan des déchets et de l'artificialisation engendrée par certaines lignes prévues en aérien (17-18).

Au-delà de ces limites méthodologiques évidentes, plusieurs « angles morts » peuvent aussi être identifiés dans les différentes approches de « Green Budgeting », en particulier pour les infrastructures :

- la notion d'entretien et de modernisation/mise à niveau d'un patrimoine n'apparaît pas. Or c'est une approche qui, en première analyse, semble vertueuse du point de vue de la plupart, voire de l'ensemble, des critères retenus ;

- la notion de programmation pluri-annuelle ou vision à moyen terme des dépenses est absente du « green budgeting » alors même qu'elle paraît particulièrement pertinente au vu des enjeux de la transition écologique. Le besoin de continuité pour une politique efficace dans ce domaine dépasse en effet la simple annuité budgétaire.

Ces premières approches méthodologiques devant aboutir à une mise en œuvre du « Green budgeting » restent donc encore très partielles et critiquables. La qualification des dépenses sur la base de critères environnementaux pour lesquels il n'existe pas encore de méthodologie de quantification objective reste notamment très incertaine.

Il n'en demeure pas moins que ce type d'approche aura des implications à court ou moyen terme sur les choix de projets mais aussi sur les financements qui seront disponibles pour les réaliser.

Jean Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fntp.fr
 01.44.13.32.23

MOBILITE ELECTRIQUE : La France manque de bornes

Le développement d'une mobilité décarbonée, notamment grâce au véhicule électrique, est l'un des objectifs affichés par le gouvernement dans sa stratégie bas carbone. Dans ce domaine, la France affiche pourtant encore du retard en termes de maturité du marché et le faible nombre d'infrastructures de recharge, en progression insuffisante pour atteindre les objectifs fixés par le gouvernement, pénalise encore l'essor de cette mobilité plus propre.

Mobilité électrique : un essor pénalisé par le manque d'infrastructures de recharge

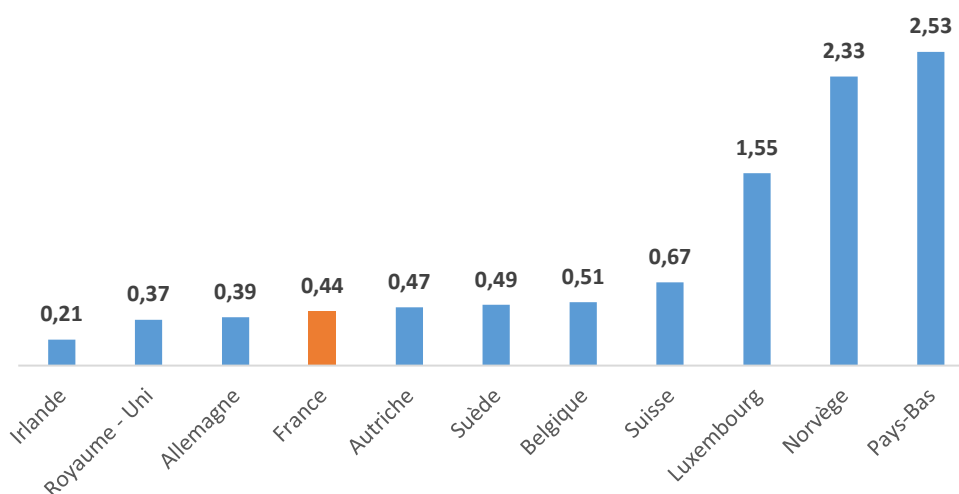
L'entreprise LeasePlan¹ publie le classement annuel [EV Readiness 2020](#), qui répertorie 22 pays européens en fonction de leur préparation à la mobilité électrique. Ce classement se base sur 4 grands critères pour évaluer la maturité des différents marchés : immatriculations, déploiement des infrastructures de recharge sur l'espace public, aides à l'acquisition ou à l'utilisation et les commandes reçues par LeasePlan.

Selon ce classement, les Pays-Bas, la Norvège et le Royaume-Uni occupent les trois premières places tandis que la France n'arrive qu'en 13ème position.

La France pâtit notamment de son manque d'infrastructures de recharge. Elle totalise en effet seulement 28 000 points de charge accessibles sur l'espace public à fin 2019, soit une moyenne de 0,44 point de recharge pour 1 000 habitants.

A titre de comparaison, les Pays-Bas en totalisent plus de 42 000, soit une moyenne de 2,53 pour 1 000 habitants.

Graphique 1 : Nombre de bornes électriques pour 1 000 habitants en 2019



(Source : [EV Country Readiness Index 2020](#))

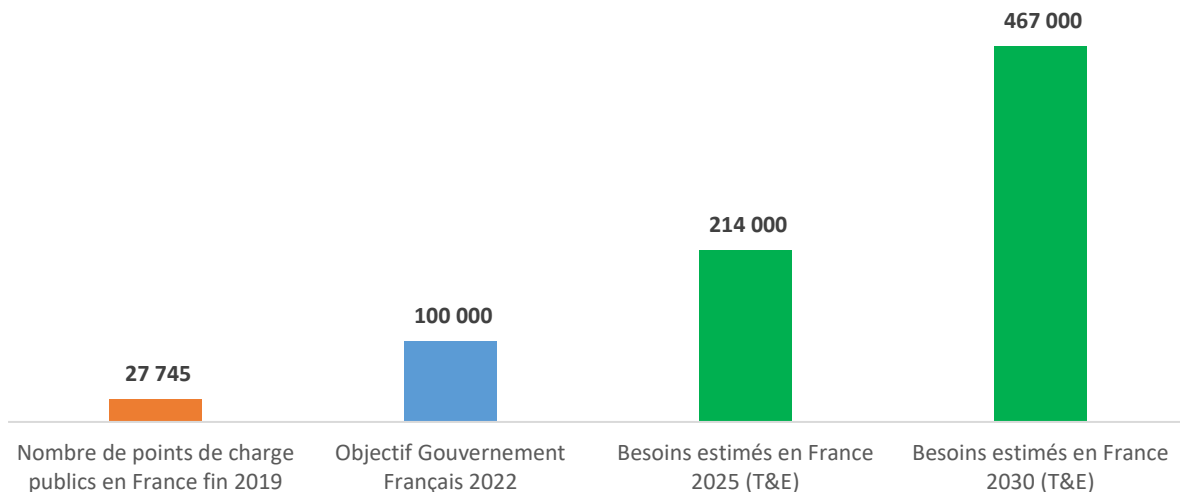
¹ LeasePlan est une entreprise hollandaise, présente sur le marché français, et spécialisée dans la location de véhicules thermiques et électriques.

Un retard d'équipement face aux objectifs et besoins estimés

Le nombre de bornes électriques en France reste insuffisant pour permettre d'atteindre les objectifs annoncés par le gouvernement. A court terme, la cible est d'avoir 1 million de véhicules électriques en circulation d'ici à 2022 et de garantir un ratio d'une borne de recharge pour dix véhicules. De fait, il faudra accélérer très sensiblement le déploiement pour atteindre 100 000 bornes ouvertes au public (sur la voirie, dans des parcs de stationnement ou près des magasins de la grande distribution) à cette échéance.

En parallèle, la [Fédération Européenne pour le Transport et l'Environnement](#) (T&E) vient d'estimer les besoins en bornes électriques publiques en 2025 et 2030 dans les 28 pays membres de l'UE afin de favoriser l'expansion de la mobilité électrique : Au niveau européen, ce sont 3 millions de points de charge qu'il faudra installer d'ici 2030. Pour la France, l'objectif 2022 devra être multiplié par deux d'ici 2025 puis par plus de quatre à horizon 2030 pour répondre aux besoins.

Graphique 2 : Objectif 2022 et estimations des besoins 2025-2030 pour l'installation de bornes sur l'espace public en France

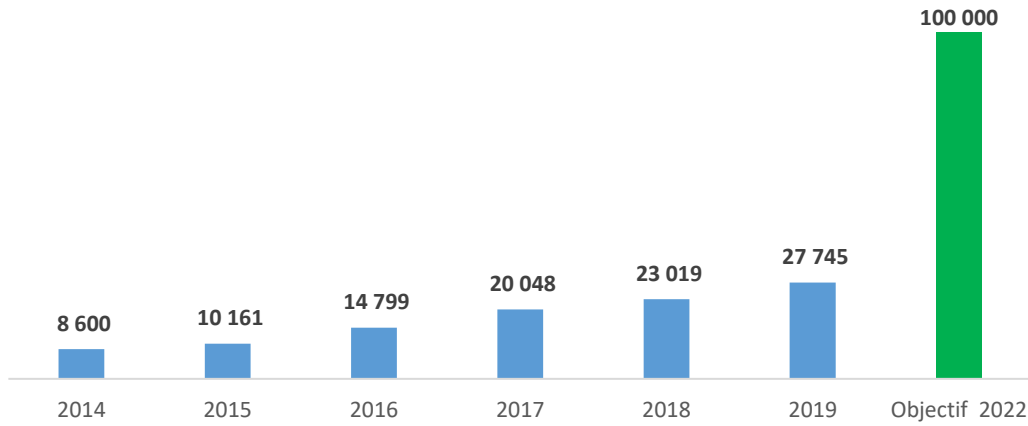


(Sources : [Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire](#) + [Fédération Européenne des Transports & Environnement](#))

Depuis 2014, le rythme d'installation du nombre de bornes est insuffisant pour atteindre les objectifs fixés par le gouvernement. En effet, il faudrait installer un peu plus de 24 000 bornes chaque année entre la date d'aujourd'hui et 2022 pour remplir l'objectif de 100 000 bornes publiques à l'horizon 2022. Or, sur les deux dernières années, ce sont seulement 3 000 à 3 500 bornes environ qui ont été installées annuellement. Le rythme de déploiement devra donc être très largement accéléré pour accompagner le développement attendu du marché du véhicule électrique. C'est nécessaire alors qu'aujourd'hui près d'un Français sur deux envisage de se convertir à l'hybride ou à l'électrique dans les 10 années à venir².

² D'après le baromètre des mobilités du quotidien de Janvier 2020, publié par la Fondation Nicolas Hulot et Wimoov.

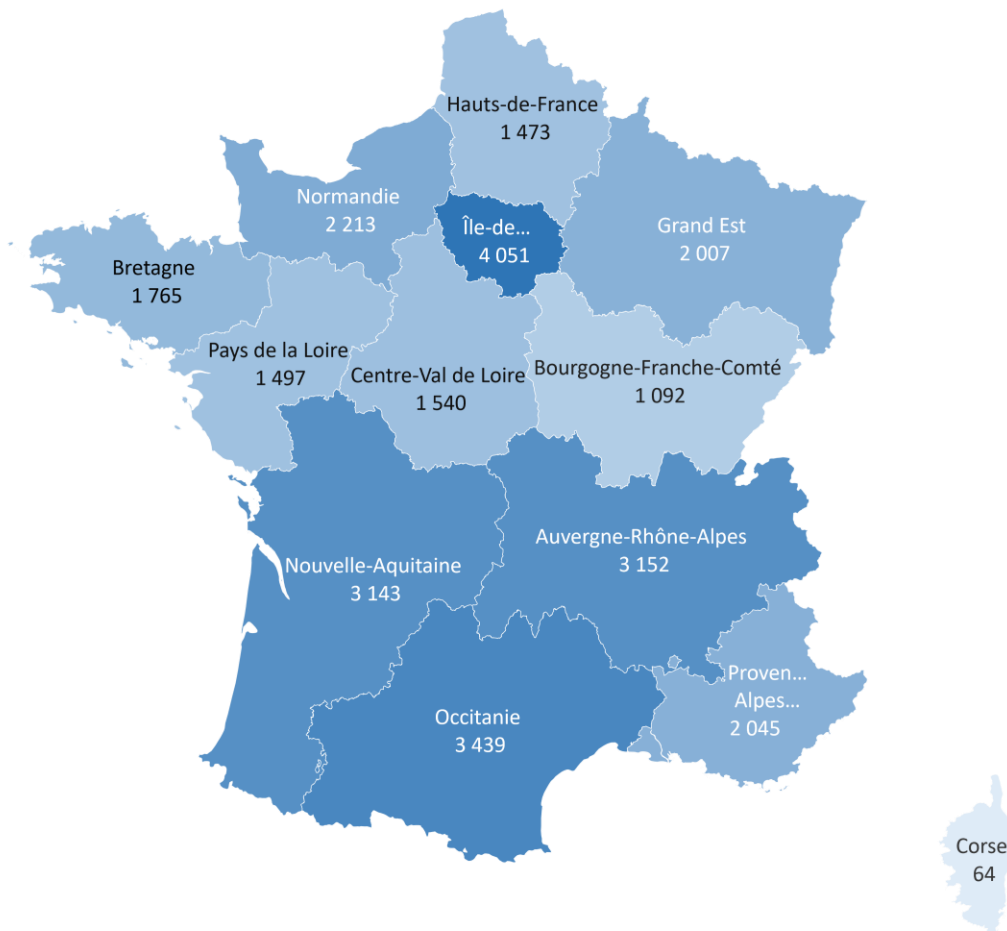
Graphique 3 : Croissance du nombre de bornes publiques entre 2014 et 2019



(Sources : [Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire](#) + [AVERE France](#))

De plus, les bornes ne sont pas équitablement réparties sur le territoire national, avec les régions les plus densément peuplées concentrant la majorité des infrastructures de recharge. L'Île de France arrive à la première place en France, en totalisant 4 051 bornes publiques. S'il est logique que les zones urbaines soient en premier lieu concernée par l'essor du véhicule électrique, il faudra aussi très rapidement apporter des solutions de recharge en zones périurbaines et rurales. En effet, 63% des Français considèrent qu'il serait difficile pour eux d'accéder à une borne de recharge publique s'ils disposaient actuellement d'un véhicule électrique³.

Carte 1 : Répartition des bornes publiques par région au 30 novembre 2019



(Source : [AVERE France](#))

© GeoNames, HERE

³ D'après le baromètre des mobilités du quotidien de Janvier 2020, publié par la Fondation Nicolas Hulot et Wimoov.

Loi d'Orientation des Mobilités : des mesures pour accélérer le déploiement des bornes

Pour répondre à ces besoins en forte croissance, une politique publique ambitieuse en matière de développement des points de charge sur l'espace public est nécessaire. La [Loi d'orientation des mobilités \(LOM\)](#) comporte plusieurs mesures (articles 64 à 69 de la loi) pour développer l'électromobilité, notamment en imposant l'équipement des parcs de stationnement ou en aidant les collectivités locales. Les intercommunalités qui ont la compétence énergie pourront notamment élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public. Elles bénéficieront de manière dérogatoire d'un niveau de prise en charge des coûts de raccordement de ces équipements au réseau de distribution électrique à hauteur de 75% jusqu'au 31/12/2021.

La transition écologique, combinée au besoin de mobilité des Français, demande d'investir de façon urgente dans les infrastructures de recharge électrique : c'est désormais une nécessité pour accompagner le développement du marché et contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les domaines du transport et de la mobilité.

Olivier PASQUIER
pasquiero@fntp.fr
Tel : 01.44.13.32.22

INFRASTRUCTURES FRANÇAISES : Un inventaire plus précis mais une dégradation de l'état de certains réseaux.

Ces dernières années, des progrès ont été accomplis dans la connaissance des infrastructures de réseaux. L'émergence de l'open data permet de rendre plus accessible les informations nécessaires pour avoir une vue exhaustive des infrastructures de réseaux. En revanche, les informations sur l'état des réseaux restent encore partielles et témoignent, lorsqu'elles existent pour certaines infrastructures, d'une dégradation de l'état du patrimoine.

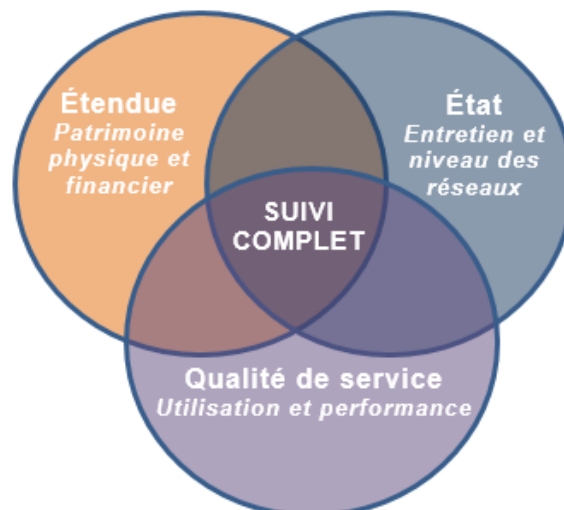
Les infrastructures : une meilleure connaissance du linéaire de réseaux

Aujourd'hui, les données publiques sont plus facilement accessibles qu'il y a quelques années pour réaliser un inventaire des infrastructures de réseau. En effet, l'open data contribue largement à la généralisation des informations. La plateforme [data.gouv](https://data.gouv.fr/), lancée en 2011, a par exemple pour ambition de partager et d'améliorer la qualité des données publiques. Pour la quasi-totalité des infrastructures de réseaux, il existe désormais des données à l'échelle régionale et départementale.

Toutefois, même si la connaissance du linéaire est plus exhaustive qu'il y a quelques années, les données permettant de mesurer l'état des infrastructures sont encore difficiles à obtenir ou trop partielles.

Un suivi complet des infrastructures, nécessite en effet de rendre publiques trois catégories d'informations : l'étendue d'un réseau, son état et sa qualité de service.

Les trois piliers d'une bonne connaissance des infrastructures



Plus d'un million de kilomètres de routes

Un mémento de statistiques des transports est publié chaque année par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, détaillant à l'échelle nationale, régionale et départementale les longueurs d'autoroutes, de routes nationales, de routes départementales et de routes communales.

D'après le dernier mémento des transports, pour la France métropolitaine, l'ensemble du réseau routier peut être décomposé comme suit en 2018 :

- 11 670 km d'autoroutes,
- 9 551 km de routes nationales,
- 378 401 km de routes départementales,
- 704 151 km de routes communales.

L'IGN fournit également des base de données gratuites dédiée aux applications cartographiques permettant de localiser les réseaux routiers nationaux et classés (« Route 500 » et « Route 1200 »). ([Accéder aux données](#)).

Mobilités douces et partagées :

• 15 780 Km de voies cyclables

La France s'est dotée d'un Schéma national des véloroutes en 2010, dont le but est de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo.

A fin 2018, l'association Vélo & territoires mentionne 15 780 Km de pistes cyclables dont 470 Km ont été ajoutés au réseau cette même année. L'association propose également de suivre l'avancement de ce programme, via la publication de son état d'avancement chaque année. Des informations, à l'échelle régionale, sont disponibles.

La base de données OneStreetMap recense 60 783 Km d'itinéraires aménagés pour les cyclistes en France Métropolitaine en novembre 2019. Ces données sont recueillies via des déclarations volontaires des cyclistes et sont beaucoup plus larges que celles de Vélo & Territoires, qui se focalise sur les pistes cyclables au sens strict du terme.

Ces itinéraires se décomposent comme suite :

- 32 410 Km de pistes cyclables ;
- 13 121 Km de voies vertes ;
- 11 382 Km de bandes cyclables ;
- 3 238 Km de double-sens cyclables ;
- 631 Km de voies de bus partagées.

• Covoiturage

Il existe, depuis l'été 2018, une base de données disponible en open data, qui a pour objectif de référencer les aires de covoiturage en France. Désormais, le fichier national consolidé comprend les localisations de près de 2300 aires de covoiturage sur 78 départements.

• Gares Routières

[L'autorité de régulation des transports](#) dénombre 291 gares routières fin 2019 et met à disposition une carte interactive pour les localiser. Une fiche descriptive est également disponible, pour chaque gare routière.

Environ 28 000 km de voies ferrées

Comme pour la route, le [mémento de statistiques des transports](#) fournit annuellement des données statistiques par région et département. En 2018, le réseau était composé de 27 594 km de lignes ferroviaires pour l'ensemble de la métropole, dont 16 053 km de lignes électrifiées, soit un peu plus de 58%.

Les [cartes de SNCF Réseau](#) permettent également de visualiser l'ensemble des réseaux métropolitains et les projets destinés à leur amélioration. En parallèle de ces éléments, le portail [data.gouv.fr](#) fournit deux jeux de données issues de SNCF Réseau :

- les coordonnées et types de plus de 6400 gares en 2017, exploitées ou non (page dédiée à la base),
- l'ensemble des 15 307 passages à niveau avec leur type et leurs coordonnées géographiques (page dédiée à la base).

La [Base Permanente des Equipements 2018](#) de l'INSEE fait apparaître 87 gares accueillant des trains à grande vitesse, 196 gares sous convention avec l'Etat et 2 406 gares sous convention avec les Conseils Régionaux ou le STIF.

8 500 km de voies navigables

La France compte 8500 km de voies navigables. Leur répartition par gabarit est disponible dans le [Mémento de statistiques des transports 2018](#). Voies Navigables de France (VNF) gère 6700 km de voies fluviales, dont 4100 km dédiées au transport de marchandises, et 2600 km à la navigation touristique, selon le [Rapport Annuel 2018](#) de l'organisme. VNF recense également 4 000 ouvrages d'art : barrages, écluses et pentes d'eau.

Le [Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire](#) fait mention d'environ 400 barrages de navigation, 1 799 franchissements de chute (écluses, échelles d'écluses, pente d'eau), 637 ouvrages de décharge (déversoir, siphon, vanne, etc), 83 portes de garde, 389 systèmes alimentaires (barrage-réservoir, rigole, station de pompage, contournement d'écluse...), 28 tunnels-canaux, 125 ponts-canaux et 806 ouvrages de franchissement (pont, aqueduc, etc.).

Au-delà des grands ports maritimes, des centaines d'installations portuaires

Il existe une diversité d'infrastructures structurant les activités côtières ou fluviales. Les plus connues et les plus importantes en termes de trafic sont les sept grands ports maritimes métropolitains (Bordeaux, Dunkerque, La Rochelle, Marseille, Nantes Saint-Nazaire, Le Havre, Rouen) et les ports français d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Réunion).

Selon le [mémento des transports](#), 367 989 tonnes de marchandises ont été traitées en 2018 dans les ports français (Outre Mer inclus). Le port de Marseille arrive à la 1^{ère} place avec environ 80 000 tonnes traitées, suivi par le port du Havre (environ 70 800 tonnes).

La France métropolitaine compte également 177 ports fluviaux, dont :

- les deux ports autonomes de Paris (PAP) et de Strasbourg, sous la tutelle de l'Etat.
- 35 ports de commerce et 113 ports de plaisance concédés par VNF selon leur rapport d'activité.
- 26 sites industriels et portuaires gérés par la Compagnie Nationale du Rhône, dont le Port de Lyon Édouard Herriot.

Selon le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, la France compte 470 ports et installations de plaisance en mer pour et une cinquantaine de ports et haltes fluviales ([Source](#)).

220 aéroports et aérodromes en France métropolitaine et en outre-mer

La [Base Permanente des Equipements 2018](#) de l'INSEE recense 87 aéroports sur toute la France. Dans son rapport Statistiques du Trafic 2018, [l'Union des Aéroports de France](#) dénombre 153 aéroports et aérodromes en France métropolitaine et 67 en outre-mer.

Plus de 200 000 ponts routiers, 60 000 ponts ferroviaires, 900 tunnels routiers et 1850 tunnels ferroviaires

Le patrimoine d'ouvrages d'art routiers est méconnu. Toutefois, un [rapport sénatorial](#), publié en juin 2019 par le sénateur Hervé Maurey, estime qu'il existe entre 200 000 à 250 000 ponts routiers, soit environ un pont tous les cinq kilomètres. Les ponts routiers français se répartissent selon les gestionnaires :

- L'Etat (environ 12 000 ouvrages)
- Les Départements (entre 100 000 et 120 000 d'ouvrages)
- Les Communes (entre 80 000 et 100 000 ouvrages)
- Les sociétés concessionnaires d'autoroutes : (9 000 ouvrages)

Le [Centre d'Etude des Tunnels](#) recense 937 tunnels routiers, dont 765 comportant un tube et 172 deux tubes, pour une longueur totale de 356 295 mètres. Ses [statistiques](#) détaillent ces données par longueurs de tunnels (de moins de 300 mètres à plus de 5 kilomètres) et par types de voies (autoroutes, route nationale, voie privée, etc). Le nombre de tunnels routiers est resté inchangé depuis la dernière étude publiée par le Centre d'Etude des Tunnels en 2010.

L'association [Chemins à Fer](#) estime avoir terminé l'Inventaire des Tunnels Ferroviaires de France ([ITFF](#)). La France métropolitaine compterait 2777 tunnels ferroviaires, dont 1856 en service et 921 abandonnés. La même association a entamé les premières étapes du [recensement des ponts ferroviaires](#), dont le nombre est estimé à près de 60 000.

Une trentaine de lignes de métro

Le parc français compte 11 lignes de métro automatiques et 19 lignes de métro classiques.

Métropole	Nombre de lignes	Nombre de stations	Longueur en kilomètres	Source
Paris	16	303	220	Données RATP et STIF
Lille	2	60	45	Transpole
Lyon	4	44	32	Sytral
Toulouse	2	37	28,2	Tisseo
Marseille	2	28	21,5	RTM
Rennes	1	15	9,4	SEMTCAR
OrlyVal / DGVal	1 / 2	3 / 8	7,3 / 4,8	
Total	30	498	368,2 km	

74 lignes de tramway en 2018

Selon le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés ([STRMTG](#)), dépendant du ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE), le parc français comprend 74 lignes de tramway en service. Le [Ministère de la Transition écologique et solidaire](#) estime à 840 Km de tramway dans l'Hexagone, en avril 2019.

Agglomération	Nombre de lignes	1 ^{ère} mise en service	Dernière modif. Du réseau
Angers	1	2011	2011
Aubagne	1	2014	2014
Besançon	2	2014	2014
Bordeaux	3	2003	2017
Brest	1	2012	2012
Caen	1	2002	2002
Clermont-Ferrand	1	2006	2013
Dijon	2	2012	2012
Grenoble	5	1987	2015
Le Havre	2	2012	2012
Le Mans	3	2007	2015
Lille	2	1909	2011
Lyon	6	2000	2014
Marseille	3	2007	2015
Montpellier	4	2000	2012
Mulhouse	4	2006	2010
Nancy	1	2001	2001
Nantes	3	1985	2015
Nice	2	2007	2018
Orléans	2	2000	2012
Paris / IdF	8	1992	2016
Reims	2	2011	2011
Rouen	2	1994	2012
Saint-Etienne	3	1881	2010
Strasbourg	6	1994	2011
Toulouse	2	2010	2015
Tours	1	2013	2013
Valenciennes	2	2006	2014
Total	74	-	-

Un linéaire très important de canalisations d'eau

Les [Canalisateurs](#) affichent les chiffres de 996 000 Km d'eau potable, environ 470 000 Km de réseaux d'assainissement et d'eau pluviale.

D'après [le dernier rapport de la FP2E](#), les entreprises de l'eau gèrent plus de la moitié du réseau de distribution français (511 000 km, soit 57% du linéaire total) dont en voici quelques caractéristiques :

- les canalisations posées avant 1960 ne représentent plus qu'une faible part de la longueur totale du réseau en 2017 (9%) et font l'objet d'un renouvellement prioritaire.
- le renouvellement prioritaire concerne également les canalisations en amiante, qui ne représentent plus que 2,3% du réseau en 2017.
- 1 km sur 5 a moins de 27 ans.
- la moitié du réseau est en PVC (51%) dont la majorité a été posée après 1980.

Stations d'épuration

D'après le [dernier rapport de la FP2E](#), on compte à ce jour 21 400 stations d'épuration réparties sur le territoire. La plupart d'entre elles sont de petites capacités (81% des stations ont une capacité de moins de 2 000 équivalents-habitants). Toutefois, ces installations ne traitent que 8% des eaux usées générées, la majorité des volumes étant traités par les 4142 stations d'épurations de grandes et moyennes capacités.

Entre 2011 et 2016, le nombre de stations d'épuration a progressé plus rapidement que la capacité épuratoire totale indiquant un maillage plus fin du territoire avec des unités de relative petite taille.

Plus de 230 000 km de gazoducs et canalisations de gaz ; 6000 km d'oléoducs

Selon la [Commission de Régulation de l'Energie](#), il existe 37 655 km de gazoducs (transport) et 206 000 km de canalisations (distribution) en 2018.

Le [Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire](#) fait mention de 6 000 km d'oléoducs en France Métropolitaine, reliant les 17 terminaux pétroliers et 8 raffineries aux 200 dépôts de stockage dispersés sur le territoire national. Ces infrastructures permettent d'assurer la sécurité des approvisionnements énergétiques des 11 000 stations-services. Ces données sont en phase avec celle de [l'UFIP \(Union Française des Industries Pétrolières\)](#), à l'exception du nombre de raffineries.

Le [mémento des transports 2018](#) ne donne pas d'informations sur la longueur du réseau mais mentionne le chiffre de 39 026 tonnes de produits finis transportés par oléoduc en 2018.

Le patrimoine exhaustif des réseaux d'eau, de gaz, d'énergie et de télécommunication

1,5 million de km de réseaux électriques

Pour le transport d'électricité en France, [RTE](#) annonce 105 857 Km de lignes haute tension en 2018 (dont 5% sont souterraines). Il convient également d'ajouter 3947 postes électriques, 1213 transformateurs (de propriété RTE) et 47 lignes transfrontalières.

Pour la distribution d'électricité, [Enedis](#) publie des données en faisant la distinction entre les lignes moyenne tension (HTA) et basse tension (BT). En 2018, on comptait 644 900 Km de lignes HTA (dont 49,6% souterraines) et 721 000 Km de lignes BT (dont 45,8% souterraines). Ces données sont également disponibles à l'échelle régionale et départementale.

Production électrique : centrales thermiques et énergies renouvelables

[EDF](#) référence les 24 centrales thermiques sur le territoire, qui se décomposent comme suit :

- 4 centrales à charbon
- 4 centrales à fioul léger et lourd
- 5 centrales à gaz naturel
- 11 centrales à cycle combiné gaz

Pour [les centrales nucléaires](#), EDF en recense 19 sur le territoire, ainsi que 58 réacteurs de différents niveaux de puissance.

Concernant les énergies renouvelables, il existe [une base de données faisant un inventaire précis du nombre d'installations](#), tout type d'ENRs confondues. Ces statistiques sont disponibles à l'échelle départementale et communale.

Au 31 décembre 2017, il y avait 1414 éoliennes, 401 403 centrales photovoltaïques, 2054 installations hydrauliques, 562 installations biogaz, 63 incinérateurs à déchets, 42 installations biomasse solide et 2 centrales géothermiques.

Un suivi inégal du nombre des bornes de recharge pour véhicules électriques

D'après [le ministère de la Transition écologique et solidaire](#), le nombre de bornes de recharge est estimé à 27 745 sur le territoire mais ce chiffre repose sur des déclarations volontaires d'acteurs tels que des entreprises ou collectivités.

Une étendue des réseaux de Très Haut Débit en évolution rapide

D'après [l'Observatoire du THD](#), 42% du territoire avait accès à la fibre optique, plus de 56% au très haut débit et 85% en bon haut débit en 2018.

Cette même année, 21,3 millions de Km de linéaire de fibres optiques supplémentaire a été déployé. [L'Arcep](#), via un portail en ligne, donne accès à des données régionales, départementales et communales sur le raccordement à la fibre optique, mises à jour trimestriellement.

D'après un [rapport sénatorial](#), publié en novembre 2019 par Hervé Maurey, il y aurait 4 millions de prises fibre optique installées fin 2019, avec pour objectif d'atteindre 4,5 millions fin 2020.

9,5 millions de points lumineux (lampadaires)

Selon [l'Association Française de l'éclairage](#), en 2019 en France, 9,5 millions de points lumineux qui fonctionnent 3200 heures par an pour une consommation annuelle d'environ 5,6 TWh (soit 1% de la production totale d'électricité). Egalement, le taux de pénétration des LED pour l'éclairage public est estimé à 15 %.

Des réseaux de chaleur et de froid en croissance

Selon le [Syndicat national du chauffage urbain et de la climatisation urbaine \(SNCU\)](#), il existe 781 réseaux de chaleur en 2018 qui alimentent à 87% les bâtiments résidentiels et tertiaires. Les autres secteurs (industrie, agriculture, réseaux interconnectés) se répartissent les 13% restants. De plus, en dix ans, les énergies renouvelables et de récupération sont passées de 27% à 57,1% des énergies utilisées par les réseaux de chaleur.

En 2018, les réseaux de froid étaient, eux, au nombre de 23 et répondaient principalement à des besoins de climatisation des bâtiments tertiaires (bureaux, hôtels, musées, aéroports, hôpitaux).

Etat du patrimoine : des données encore difficiles à trouver

L'Etat du patrimoine routier encore partiellement méconnu

Les données permettant d'évaluer l'état des infrastructures routières sont encore partielles. En effet, l'Observatoire Nationale des Routes existe depuis 2016 et a publié trois rapports depuis sa création sur l'état du réseau routier national.

Le [dernier en date](#), sorti en novembre 2019, recense la participation de 69 départements et de 9 métropoles. Malgré une participation à la hausse des départements par rapport aux études des années antérieures, les résultats sont à lire avec les précautions nécessaires.

Concomitamment à l'ONR, un [audit externe sur l'état du réseau routier national non concédé](#) et la politique d'entretien de ce réseau a été publié en avril 2018.

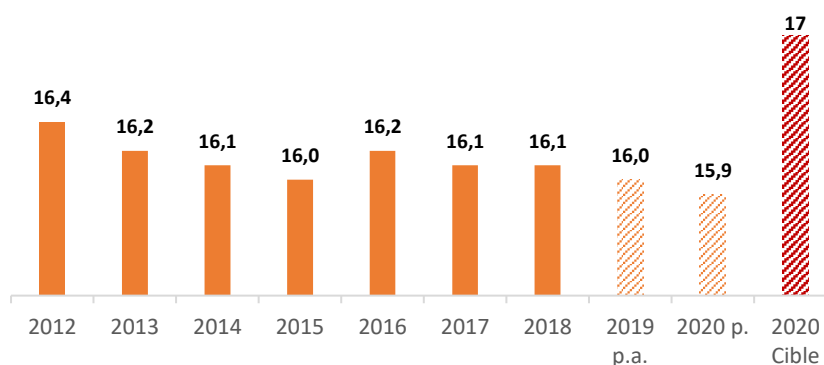
Ces deux sources toutefois, ne contiennent pas les informations sur l'état du réseau routier de l'ensemble du territoire français. En effet, le réseau communal est encore méconnu et les collectivités territoriales pâtissent de l'absence de ces données pour les travaux d'entretien.

Un réseau routier national (RRN) qui poursuit sa dégradation

La qualité de l'ensemble des routes nationales non concédées est relevée depuis 1993 avec l'opération IQRN. Celle-ci est destinée à évaluer l'état du réseau routier pour la France entière sur trois ans (un tiers des départements par an).

A l'heure actuelle, seules des données à l'échelle nationale, agrégées et moyennes sont disponibles sur l'état des routes nationales. Les seules données publiques sont ainsi accessibles chaque année dans le Projet de Loi de Finance (PLF).

Graphique 1 : Etat des structures de chaussées sur le réseau routier national non-concédé (moyenne des notes IQRN sur 20)



p. : prévision

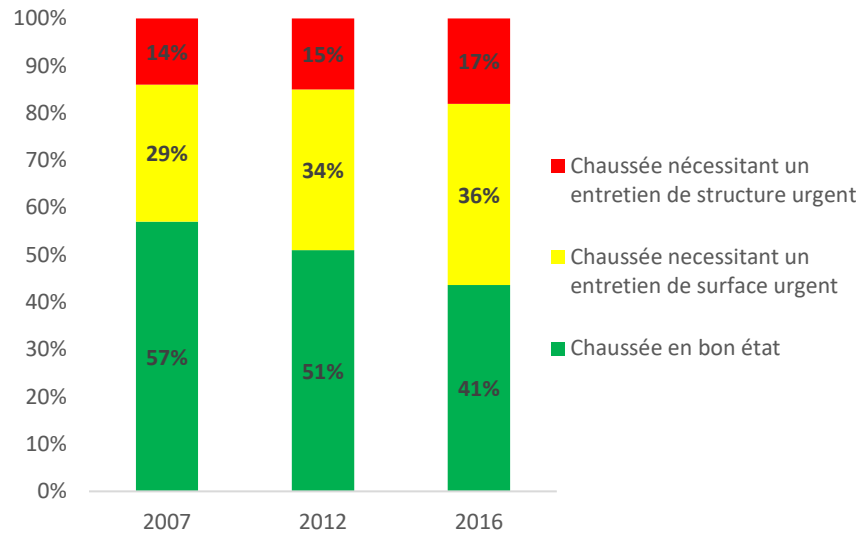
p. a. : prévision actualisée

Source : [PLF 2020](#)

La qualité moyenne des routes nationales non-concédées se dégrade lentement et continuellement depuis 2012. L'objectif des pouvoirs publics est d'enrayer cette dégradation, avec un note cible pour 2020, supérieure à celle de 2012.

Le détail des données IQRN, traitées (moyennes départementales par exemple) ou brutes (ensemble des mesures) n'est pas disponible publiquement. Cependant, les Cellules Economiques Régionales de la Construction (CERC) obtiennent des classements portant sur l'état des routes nationales ventilées par catégorie (routes nationales, bidirectionnelles ou 2x2 voies) et diffusent ces informations dans les [Baromètres TP Durables pour chaque région](#).

Graphique 2 : Evolution de l'état des chaussées du RRN



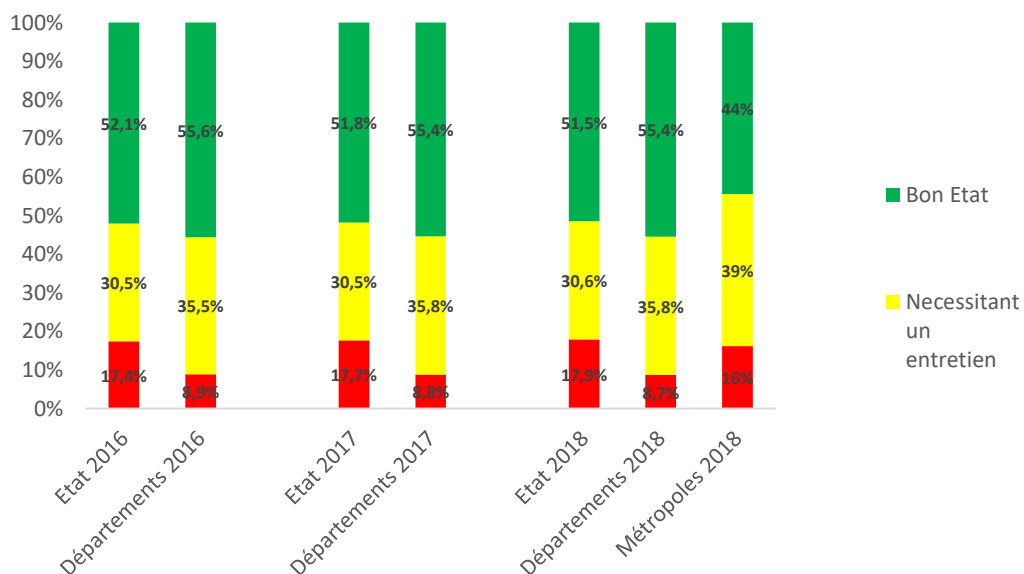
Source : [Audit externe sur l'état du réseau routier national non concédé et de la politique d'entretien de ce réseau](#)

Cette dégradation concerne le réseau routier national mais aussi les départements et les métropoles.

Dans le dernier rapport de l'[Observatoire National des Routes](#), publié en novembre 2019, la distinction est faite entre l'état du réseau national, des départements et des métropoles (sur la base d'un échantillon de collectivités répondantes).

Le réseau départemental à l'instar du réseau de l'Etat, poursuit sa lente dégradation. Concernant les Métropoles, l'échantillon est trop faible pour tirer des conclusions mais, sur des chaussées souvent très circulées, on note un état général plutôt moins bon que la moyenne des autres niveaux de collectivités.

Graphique 3 : Evolution de l'état des chaussées de l'Etat, des départements et des métropoles



Source : [ONR Rapport 2019](#)

Des ouvrages d'art également en dégradation

Il est encore difficile d'obtenir des données exhaustives sur la qualité des ouvrages d'art. [Un rapport sénatorial](#) datant de novembre 2019 pointe l'état inquiétant des ponts en France, faute d'investissements nécessaires.

Entre 2007 et 2017, le pourcentage d'ouvrages en mauvais état structurel est resté stable (autour de 6 %, soit 720 ponts environ), mais celui des ouvrages nécessitant un entretien sous peine de dégradation ou présentant des défauts a fortement augmenté (de 65 % à 79 %).

La situation des ouvrages situés sur du réseau autoroutier concédé, géré par les sociétés concessionnaires, est meilleure que celle du réseau non concédé puisque seulement 2,4 % des ouvrages sont considérés comme étant en mauvais état. Leur état s'est par ailleurs amélioré ces dernières années, puisque le nombre des ouvrages en mauvais état est passé de 8 % en 2011 à 2,4 % en 2017.

[L'Observatoire National de la route \(ONR\) publie des données à l'échelle nationale, départementale et des métropoles sur l'état des ouvrages d'art.](#) En revanche, Il n'existe pas de données consolidées actualisées au niveau national sur l'état des ponts des communes et intercommunalités comme il en existe pour l'État et, depuis 2017, pour une partie des départements.

Un recul de la France dans le classement du World Economic Forum



La France se situait en première position dans les classements du Forum Economique Mondial en 2008-2009 pour la qualité de ses routes. Elle se trouve désormais à la 18^{ième} place dans le nouveau classement 2018-2019.

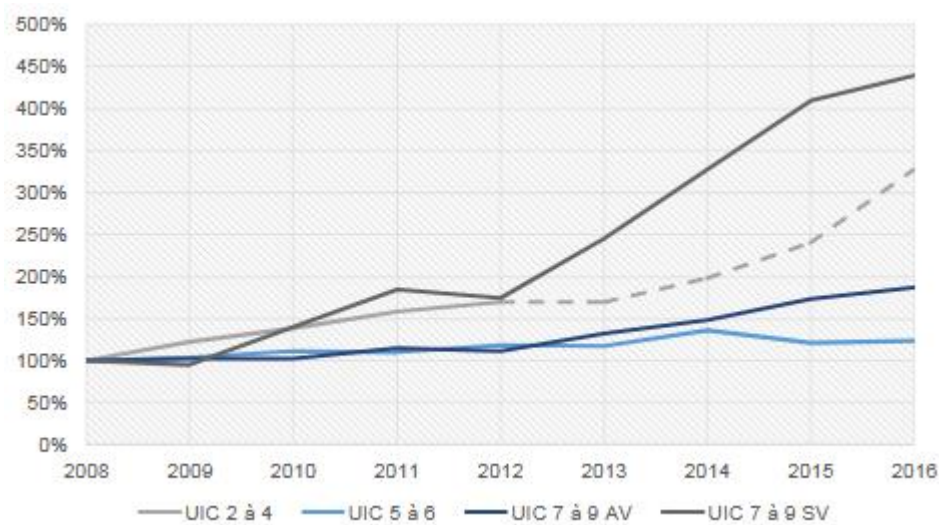
Des réseaux ferroviaires en dégradation malgré un recul de leur âge

Un état général du réseau ferroviaire qui reste inquiétant

A l'heure actuelle, seules des données à l'échelle nationale, agrégées et moyennes sont disponibles sur l'état des réseaux ferrés. Une majorité des données sont accessibles dans le Projet Loi Finance mais [un audit sur l'état du réseau ferré national](#) a également été réalisé en mars 2018.

L'âge moyen du [Réseau Ferré National](#) diminue progressivement depuis fin 2015, passant de 30,9 ans à 29,3 ans fin 2018, en raison de trois facteurs : l'ouverture de lignes nouvelles (dont LGV), les opérations de régénération de voies existantes, ainsi que la fermeture de certaines voies les plus âgées.

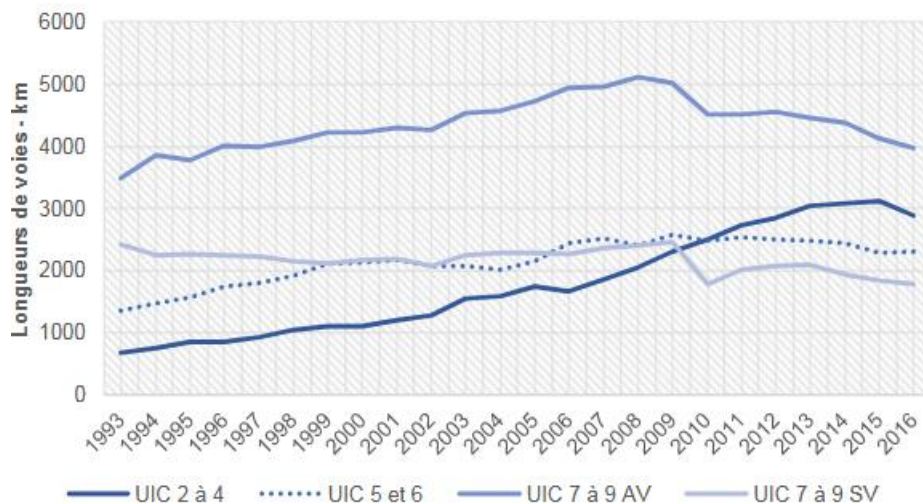
Graphique 4 : Evolution du nombre de ralentissements liées au type de voie



Source : [Audit sur l'état du réseau ferré national](#)

L'évolution des longueurs de ralentissements liés à l'état de la voie, qui en constitue la cause majeure, montre que la situation s'est stabilisée sur les lignes des groupes UIC 2 à 4 mais qu'elle se dégrade sur les lignes des groupes UIC 7 à 9.

Graphique 5 : Longueurs des voies ayant atteint leur durée de vie



Source : [Audit sur l'état du réseau ferré national](#)

Cette figure illustre parfaitement à la fois les effets des efforts consentis depuis 2007 mais également l'importance des efforts qui sont encore à fournir afin d'éradiquer les linéaires hors d'âge.

Un recul de la France dans le classement du World Economic Forum



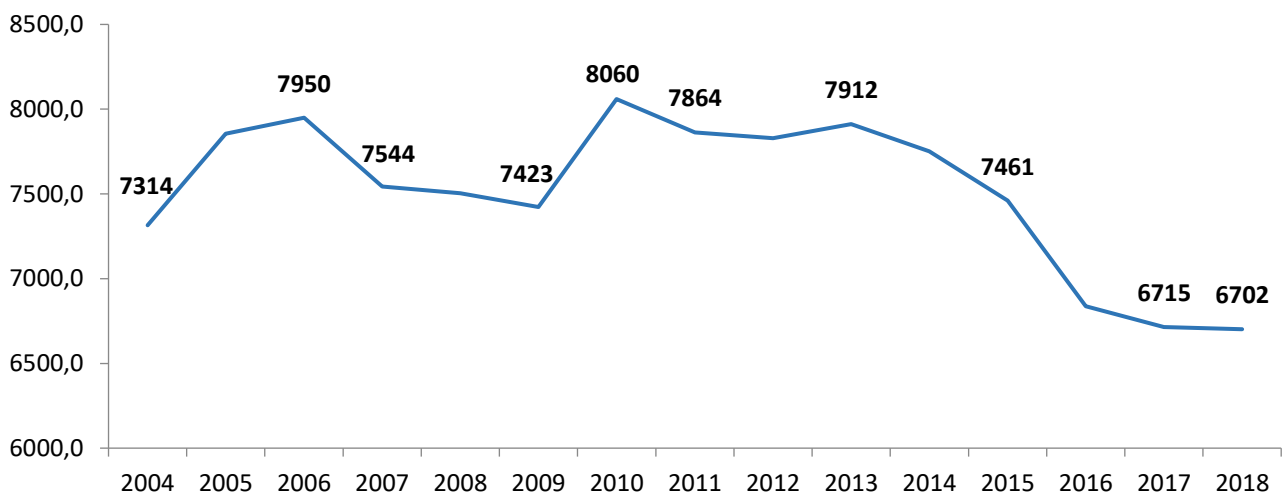
La France se situait en seconde position dans les classements du Forum Economique Mondial en 2008-2009 pour la qualité de ses chemins de fer. Elle se trouve désormais en 15^{ème} place.

Un réseau fluvial à l'abandon contrastant la bonne santé du trafic aérien

Un réseau fluvial sous-dimensionné et en mauvais état

L'ensemble des marchandises transportés sur les réseaux fluviaux français connaît un léger déclin depuis 2014. Toutefois, il est resté stable en 2018 par rapport à 2017 et a connu une progression en 2019. Cette stabilisation du trafic fluvial s'explique notamment par la concomitance de deux phénomènes climatiques exceptionnels, qui ont impacté durablement la navigation sur les 4 principaux bassins fluviaux nationaux : des crues importantes en début d'année sur la Seine et le Rhône, puis des étiages (basses eaux) de forte amplitude et de très longue durée au second semestre sur le Rhin et la Moselle.

Graphique 6 : Transports fluviaux intérieurs - Hors transit, en millions de tonnes-kilomètres



Source : [Banque de données macro-économiques](#) (BDM) de l'INSEE.

Cependant, ces variations restent anecdotiques dans la part qu'occupe le transport fluvial dans le transport national.

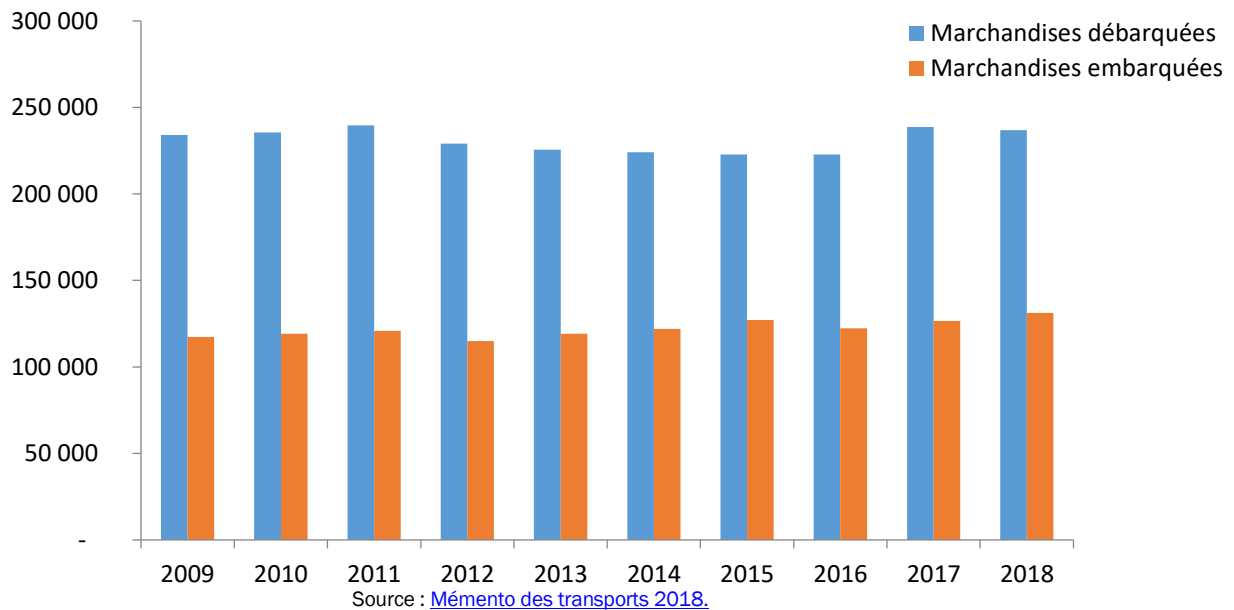
L'état de l'infrastructure est souvent mis en cause dans la perte de part de marché du transport fluvial. Considérée comme sous-dimensionnée (30 % à grand gabarit, le reste en « Freycinet »), les réseaux fluviaux sont trop segmentés, avec des grands bassins mal reliés. Selon [un rapport sénatorial](#) la qualité des ouvrages sur le réseau fluvial français est également problématique : 54 % des écluses présentent par exemple un risque majeur de dégradation.

[D'après le ministère de la Transition écologique et solidaire](#), les voies navigables ont souffert pendant de longues années d'une forte désaffection, se traduisant en particulier par une baisse importante des investissements. Ceci a eu un double effet négatif : le patrimoine a considérablement vieilli, posant des questions de sécurité notamment parce que le réseau comporte de nombreuses digues et retenues d'eau ; sa performance s'est dégradée et ne répond pas pleinement aux attentes des bateliers et des armateurs. Pourtant, le potentiel de croissance de trafic de marchandises sur le réseau est considérable.

Des ports français à l'utilisation et à la qualité en recul

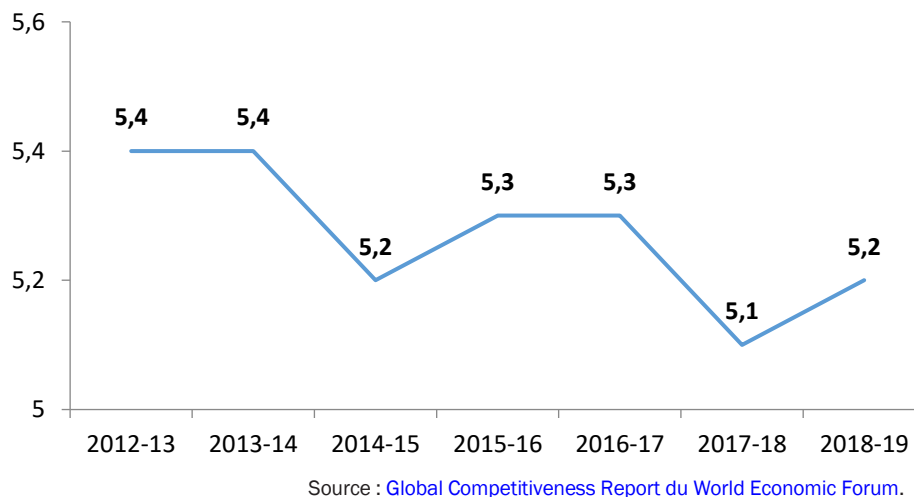
Le [mémento des Transports 2018](#) fournit des données sur l'activité des 7 principaux ports maritimes. Depuis 2009, les marchandises transitant dans les 7 principaux ports français stagnent.

Graphique 7 : Marchandises débarquées et embarquées dans les sept ports maritimes, en milliers de tonnes



Cette stagnation de l'activité portuaire française peut s'expliquer non seulement par un ralentissement économique, mais également par une qualité des infrastructures portuaires se dégradant au fil des années. Les ports connaissent une concurrence internationale s'intensifiant avec la montée en puissance des économies émergentes et le renforcement des villes ayant déjà le *leadership* sur les activités logistiques.

Graphique 8 : Qualité des infrastructures portuaires (note sur 7)



Un recul de la France dans le classement du World Economic Forum

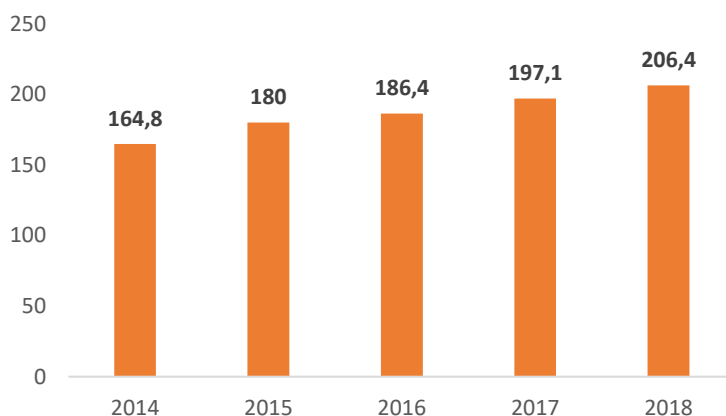


La France se situait en dixième position dans les classements du Forum Economique Mondial en 2008-2009 pour la qualité de ses infrastructures portuaires. Elle se trouve désormais en 20ème place.

Des infrastructures aéroportuaires de plus en plus sollicitées

L'Union des Aéroports Français (UAF) publie les statistiques de fréquentation de l'ensemble des aéroports et aérodromes français. Le nombre de passagers s'accroît fortement au fil des années, pour dépasser les 200 millions en 2018.

Graphique 9 : Fréquentation totale des aéroports français en millions de passagers



Source : [Union des Aéroports Français](#)

L'AQST publie également des statistiques sur les retards des vols intérieurs, moyens courriers et longs courriers. Par exemple, entre 11 et 28% des vols intérieurs ont pu connaître un retard entre 2017 et 2019.

Un recul de la France dans le classement du World Economic Forum



La France se situait en cinquième position dans les classements du Forum Economique Mondial en 2008-2009 pour la qualité de ses infrastructures aéroportuaires. Elle se trouve désormais en 24ème place.

Des réseaux d'eau, d'électricité et de luminaire à l'état variable

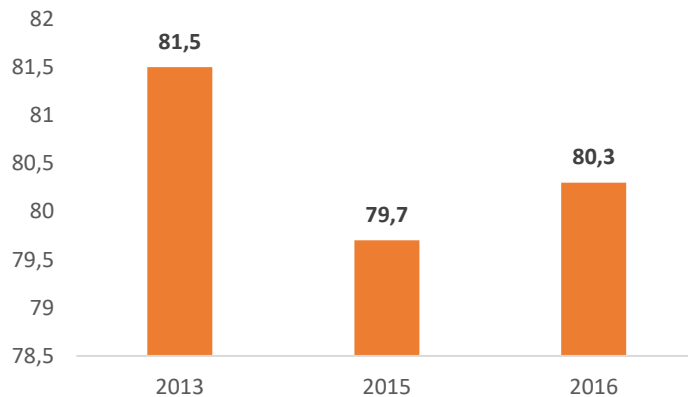
Des réseaux d'eau dégradés, au rendement inégal et souffrant d'un sous-investissement

La loi Grenelle 2 avait introduit l'obligation de réaliser, avant fin 2013, des descriptifs détaillés des réseaux. La connaissance patrimoniale des réseaux d'eau potable a sensiblement progressé avec les services de grandes tailles qui ont généralement une meilleure connaissance patrimoniale de leur réseau que les plus petits services.

[L'observatoire national des services d'eau et d'assainissement \(SISPEA\)](#) publie des données sur les performances du réseau d'eau potable et d'assainissement. Cette [base de données](#) permet d'avoir accès à des données à l'échelle communale, en fonction du nombre d'habitants des différentes communes, sur la qualité des services d'eau potable et d'assainissement.

Le dernier rapport en date porte sur les données de 2016. Concernant la performance des services d'eau potable l'évaluation des pertes dues aux fuites reste stable à 20% depuis 2012.

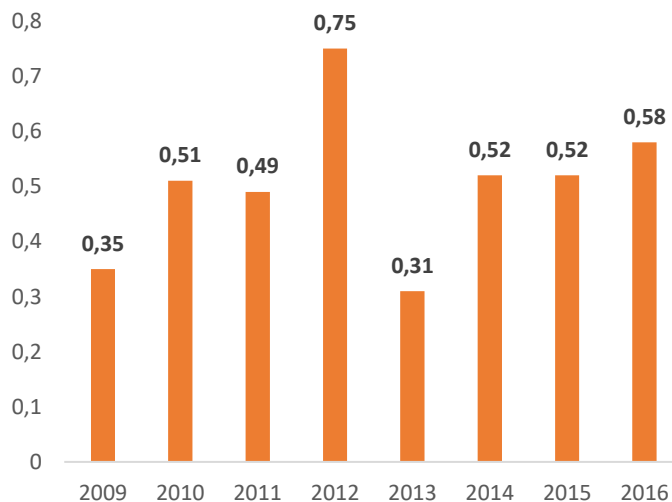
Graphique 10 : Evolution du rendement du réseau dans l'ensemble des services (en %)



Source : [SISPEA Rapport Septembre 2019](#)

Également, le taux de renouvellement est, en moyenne de 0,5% pour le réseau d'eau potable et de 0,42% pour le réseau d'assainissement depuis 2009. La volonté gouvernementale, à l'issue des Assises de l'eau de 2018, est de permettre de renouveler 1% du réseau chaque année.

Graphique 11 : Evolution du taux de renouvellement des réseaux d'eau potable (en%)



Source : [SISPEA Rapport Septembre 2019](#)

Un recul de la France dans le classement du World Economic Forum

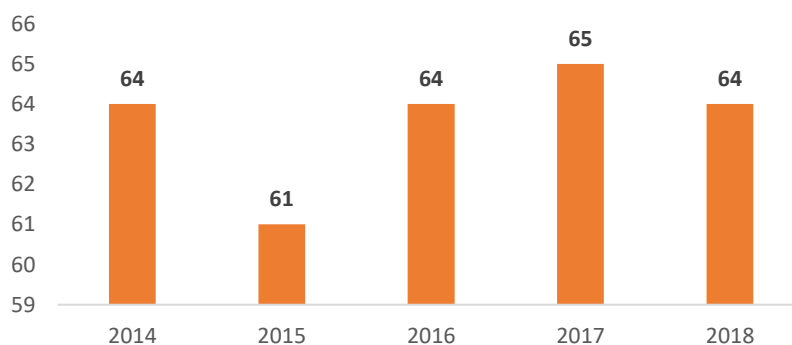


La France se situe en 24^{ème} position dans les classements du Forum Economique Mondial en 2018-2019 pour la qualité de son réseau d'eau.

Une durée de coupure électrique moyenne qui stagne

Les temps de coupure électrique d'EDF [sont publiquement disponibles à l'échelle départementale jusqu'en 2012](#). Après une année 2013 où le temps de coupure avait connu une croissance de plus de 30%, s'établissant à 97 minutes, [les données publiées depuis 2014](#) sont désormais « hors événements exceptionnels et incidents sur le réseau de transport » et ne sont plus disponibles à une échelle locale. Entre 2008 et 2018, les temps de coupures se sont considérablement raccourcis (78 minutes en 2008 avec une pointe à 85 en 2010, contre 64 minutes en 2018).

Graphique 12 : Temps de coupures sur le réseau national en minutes



Source : [Chiffres Clefs 2018](#)

Un recul de la France dans le classement du World Economic Forum



La France se situait en quatrième position dans les classements du Forum Economique Mondial en 2008-2009 pour la qualité de sa fourniture d'électricité. Elle se trouve désormais en 43ème place.

Des lampadaires et points lumineux nécessitant d'importants investissements

[Selon l'Association Française de l'éclairage](#), l'éclairage public représente 1% de la consommation totale d'électricité en France en 2019.

A ce jour, 25% du réseau a plus de 25 ans et 80% des installations pour l'éclairage public sont non conformes et devraient être renouvelées pour permettre d'éviter, chaque année, le rejet de 4 millions de tonnes de CO2. Les dépenses pour entretenir ce réseau non conforme se chiffrent à 5,1 milliards d'euros annuellement.

Le taux de rénovation actuel des éclairages extérieurs varie entre 3 et 5% en fonction des années.

Cependant, rien ne permet de prendre un recul critique sur ces données : l'état réel de l'ensemble du réseau, des données détaillées et ouvertes sur la qualité et le niveau de service des lampadaires sont actuellement inaccessibles au grand public.

Olivier PASQUIER
pasquiero@intp.fr
 Tel : 01.44.13.32.22

LE VOLET « INVESTISSEMENT » DU PACTE VERT : le Plan d'investissement pour une Europe durable

La Présidente de la Commission européenne, Ursula Von der Leyen, a affiché très tôt l'ambition du mandat de la nouvelle Commission (mandature 2019-2024) : parvenir à la neutralité à l'horizon 2050, en passant, dans un premier temps par un objectif encore plus ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030. Cette feuille de route se décline en une stratégie, le « Pacte vert » (« Green Deal »), destinée à promouvoir l'utilisation efficace des ressources en passant à une économie propre et circulaire, à restaurer la biodiversité et à réduire la pollution. Pour cela, un Plan d'investissement pour une Europe durable, mobilisant au moins 1 000 milliards d'euros d'investissement au cours de la prochaine décennie, a été annoncé en janvier 2020.

Un plan qui repose en grande partie sur un fléchage des politiques existantes sur les enjeux climatiques

Le passage à une économie à faible intensité de carbone pourrait nécessiter jusqu'à 2% du PIB d'investissements supplémentaires d'ici 2040. Pour cela, la Commission européenne place de fortes attentes sur un volet « investissement » du Pacte vert pour l'Europe, nécessitant des fonds fournis par le budget de l'UE, conjugués à d'autres investissements publics et privés que ce dernier permettra de déclencher.

Le fléchage des politiques européennes pour la période 2021-2027

Les dépenses pour le climat et l'environnement au titre du budget de l'UE représenteront 503 milliards d'euros entre 2021 et 2030, conformément à l'objectif de 25% du budget consacrés aux questions climatiques proposé pour le cadre financier pluriannuel 2021-2027 et en incluant les dépenses consacrées à l'environnement à travers l'ensemble des programmes. Au cours de cette période, cela devrait entraîner 114 milliards d'euros de cofinancements nationaux supplémentaires en faveur du climat et de l'environnement.

Concrètement, cette réorientation concerne les principales politiques européennes :

- le Fonds de cohésion et le Fonds européen de développement régional (FEDER) devraient investir au moins 108 milliards d'euros dans des projets liés au climat et à l'environnement au cours des 7 prochaines années (2021-2027), soit plus de 30% de leur enveloppe totale ;
- la future politique agricole commune (PAC) consacrera 40 % de son enveloppe totale à soutenir des objectifs liés au climat ;
- au moins 35 % du budget du programme de recherche et développement « Horizon Europe » (soit un montant qui devrait atteindre 35 milliards d'euros) soutiendront des objectifs en matière de climat. En outre, pour la dernière année du programme Horizon 2020 (programme de recherche pour la période 2014-2020), la Commission prépare un appel supplémentaire d'environ 1 milliard d'euros consacré aux priorités du pacte vert, en plus de la dotation actuelle de 1,35 milliard d'euros en 2020 ;
- l'enveloppe du programme LIFE, instrument financier de la Commission européenne destinée à soutenir des projets dans les domaines de l'environnement, sera augmentée de 72 % par rapport à 2014-

2020 et portée à 5,4 milliards d'euros. Plus de 60 % de cette enveloppe seront consacrés à la réalisation d'objectifs en matière de climat, dont 0,95 milliard d'euros pour l'action pour le climat, 1 milliard d'euros pour la transition vers l'énergie propre et 2,15 milliards d'euros pour la nature et la biodiversité ;

- au moins 60 % du budget du mécanisme pour l'interconnexion (MIE) en Europe, soutenant les infrastructures de transport, d'énergie et du numérique, viseront à soutenir des objectifs en matière de climat ;

- le Fonds social européen (FSE), soutiendra le renforcement des compétences et la reconversion, pour des emplois verts et l'économie verte (en faveur de 5 millions de personnes d'après les estimations de la Commission).

Cette ambition financière repose donc en grande partie sur l'hypothèse d'un accord sur le cadre financier pluriannuel 2021-2027 tel que proposé par la Commission européenne en 2018. Or, l'échec des négociations lors du Conseil européen des 20-21 février 2020 a illustré les divergences entre le groupe des Etats (Danemark, Suède, Pays-Bas, Autriche) qui ne souhaitent pas un budget qui dépasse 1% du revenu national brut (RNB) européen et ceux qui réclament un budget supérieur à 1,074% du RNB européen. Ces négociations sont d'autant plus difficiles avec la sortie du Royaume-Uni, qui prive le budget communautaire d'une contribution de 75 milliards d'euros sur sept ans.

La poursuite du « Plan Juncker » avec un Fonds InvestEU axé sur les aspects climatiques

Sur la base du succès du « Plan Juncker », reposant sur un fonds financé par le budget européen et la Banque européenne d'investissement (BEI), destiné à attirer des investisseurs privés qui souhaiteraient financer des projets dans des secteurs comme l'énergie, les infrastructures ou encore la recherche, la Commission européenne a présenté un nouvel instrument, « InvestEU ». Celui-ci rassemblera désormais tous les instruments financiers du budget de l'UE.

Le Fonds InvestEU devrait permettre de mobiliser environ 279 milliards d'euros d'investissements privés et publics liés au climat et à l'environnement sur la période 2021-2030, en fournissant une garantie budgétaire de l'UE pour réduire le risque attaché aux opérations de financement et d'investissement.

La Commission a proposé un objectif d'au moins 30 % de l'instrument InvestEU, susceptible de déclencher environ 195 milliards d'euros d'investissements en faveur du climat entre 2021 et 2027.

La BEI comme Banque du climat

Le Conseil d'administration de la Banque européenne d'investissement (BEI) a adopté le 14 novembre 2019 sa nouvelle stratégie de politique de prêt au secteur de l'énergie, qui se traduira en particulier par la fin du financement de projets ayant trait aux énergies fossiles à la fin de l'année 2021. La nouvelle politique de prêt dans le secteur de l'énergie donne la priorité aux prêts en faveur de l'efficacité énergétique, des énergies renouvelables, des nouvelles technologies vertes et des nouveaux types d'infrastructures énergétiques nécessaires au futur système énergétique à faible intensité de carbone. La politique révisée de prêt dans le secteur de l'énergie prévoit également la suppression progressive, après la fin de 2021, du soutien aux projets énergétiques reposant sur les combustibles fossiles, qui comprennent notamment tous les projets d'infrastructures de gaz naturel.

Au final, la BEI augmentera progressivement la part de ses financements consacrée à l'action pour le climat et à la durabilité environnementale pour qu'elle atteigne 50 % à partir de 2025. Cette augmentation sera réalisée en grande partie grâce au programme InvestEU, qui, en couvrant une partie du risque des opérations de financement et d'investissement, permettra à la BEI de s'engager dans des projets plus innovants et à plus forte valeur ajoutée stratégique.

Par ailleurs, une facilité de prêt au secteur public, sera mise en œuvre avec la BEI afin de renforcer les investissements publics dans les régions en transition vers la neutralité climatique. Les investissements soutenus comprendront les infrastructures d'énergie et de transport, les réseaux de chauffage urbain et les mesures d'efficacité énergétique. Le soutien de l'UE pourrait prendre la forme, notamment, d'une bonification d'intérêts ou d'une subvention à l'investissement, financée par le budget de l'UE, associée à des prêts octroyés par la BEI à des autorités municipales ou régionales ou à d'autres autorités publiques.

Grâce à la contribution de 1,5 milliard d'euros du budget de l'UE et aux 10 milliards d'euros de prêts de la BEI à ses propres risques, la facilité de prêt au secteur public pourrait mobiliser de 25 à 30 milliards d'euros d'investissements publics sur la période 2021-2027.

Un nouveau fonds européen : le Fonds pour une transition juste

La principale innovation du Plan d'investissement pour une Europe durable est la création du « Fonds pour une transition juste ». L'objectif de ce nouveau fonds, doté de 7,5 milliards d'euros, est d'accompagner les territoires fortement émetteurs de CO₂ dans leur transition par un soutien à différents types d'actions (R&D, numérique, projets liés à l'économie circulaire...). Il s'inscrit dans le cadre de la politique européenne de cohésion, qui constitue le principal instrument politique de l'UE visant à réduire les disparités régionales.

Il sera mis en œuvre dans le cadre d'une gestion partagée en étroite coopération avec les autorités nationales, régionales et locales et avec les parties prenantes. Ce fonds bénéficiera aux territoires dans lesquels les secteurs de la production de charbon, de lignite, de tourbe et de schiste bitumineux sont de gros pourvoyeurs d'emplois, ainsi qu'aux territoires où sont implantées des industries à forte intensité de gaz à effet de serre, qui seront soit arrêtées, soit fortement touchées par la transition. Le Fonds pour une transition juste soutiendra tous les États membres, mais il se concentrera sur ceux d'entre eux pour qui les défis de la transition seront les plus lourds. Ainsi, la France pourrait bénéficier d'une enveloppe de 402 millions d'euros, l'Allemagne de 877 millions d'euros et la Pologne de 2 milliards d'euros.

Les États membres devront définir les territoires éligibles dans le cadre de plans territoriaux de transition spécifiques, en dialogue avec la Commission et en cohérence avec leur plan national en matière d'énergie et de climat. Ce dialogue reposera sur une évaluation, d'une part, des territoires les plus touchés par la transition vers la neutralité climatique et, d'autre part, des défis économiques et en matière d'emploi auxquels ces territoires vont être confrontés, tels qu'ils ont été répertoriés dans le cadre du Semestre européen (système de coordination des politiques économiques et budgétaires des États membres de l'Union européenne).

La Commission suggère notamment à la France de concentrer l'enveloppe du sur deux départements : les Bouches-du-Rhône et le Nord. Ces deux départements ont été ciblés du fait de leurs industries pétrochimique et de l'acier qui emploient plus de 153 000 personnes.

Un cadre favorisant l'investissement public et privé en faveur de la décarbonation

Outre la mobilisation importante de financements européens sur les actions destinées à la transition écologique et énergétique, la Commission européenne développe une série d'instruments dédiés à l'instauration d'un cadre favorable à l'investissement vert.

La promotion des investissements verts

La Commission européenne a présenté le 8 mars 2018 son plan d'action sur la finance durable. Pour réorienter les flux de capitaux vers des activités économiques plus durables, il est nécessaire, selon elle, de se fonder sur une compréhension commune de la notion de « durable ». Établir un système européen de classification unifié – ou taxonomie – permettra ainsi de déterminer clairement quelles sont les activités pouvant être considérées comme « durables ».

Le 5 décembre 2019, les trois institutions européennes - le Parlement, la Commission et le Conseil Européen - sont parvenus à un accord politique provisoire concernant la taxonomie européenne sur la finance durable. La taxonomie doit maintenant être précisée par des actes délégués (actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments d'un acte législatif) adoptés par la Commission. Cette classification permettra de déterminer si une activité économique est durable sur le plan environnemental sur la base de critères de performance quant à sa contribution à l'un au moins des six objectifs environnementaux.

Fait important, la Commission étudiera ensuite comment la taxonomie de l'UE pourrait être utilisée par

le secteur public dans le contexte du pacte vert pour l'Europe. En effet, si la taxonomie a, au départ, été conçue pour les investisseurs privés, celle-ci, une fois suffisamment développée, pourrait aussi être utilisée par les entités du secteur public.

Par ailleurs, la Commission européenne devrait aussi collaborer avec les États membres pour examiner et comparer les pratiques en matière de budgétisation verte. Il sera ainsi plus aisé d'évaluer dans quelle mesure les budgets annuels et les plans budgétaires à moyen terme tiennent compte des considérations environnementales et des risques pour l'environnement, et de tirer les enseignements des meilleures pratiques. Le réexamen du cadre européen de gouvernance économique inclura dans celui-ci une référence aux investissements publics durables en lien avec la qualité des finances publiques.

Autre annonce de la Commission, celle-ci proposera des critères ou objectifs « verts » obligatoires minimaux pour les marchés publics dans le cadre des initiatives sectorielles, des financements de l'UE ou de législations spécifiques à des produits. De tels critères minimaux établiront de facto une définition commune de l'achat vert, ce qui permettra de récolter des données comparables auprès des acheteurs publics et de jeter les bases d'une évaluation de l'incidence des marchés publics verts. Les autorités publiques de toute l'Europe pourraient être encouragées à intégrer des critères verts et à utiliser des labels dans leurs marchés publics.

Enfin, les règles en matière d'aides d'État pertinentes seront révisées d'ici à 2021 à la lumière des objectifs du Pacte vert pour l'Europe, de façon à soutenir une transition vers la neutralité climatique d'ici à 2050.

La poursuite du soutien aux administrations publiques et aux promoteurs de projets

Le « Plan Juncker » ne se réduisait pas à la mobilisation de l'investissement public et privé en Europe en termes quantitatifs (315 milliards d'euros initialement), il reposait aussi sur un cadre favorable à la relance de l'investissement. La Commission souhaite poursuivre les initiatives qui ont été déployées à cette occasion.

Ainsi, dans le prolongement de la période 2014-2020¹, la plateforme de conseil InvestEU fournira un point d'entrée unique aux promoteurs de projets tant publics que privés, ainsi qu'aux intermédiaires financiers pour mettre en œuvre des opérations de financement et d'investissement en faveur d'entités qui ont du mal à obtenir des financements.

De la même façon, le portail InvestEU sera basé sur le portail européen de projets d'investissement actuel² et restera disponible en ligne, offrant aux entreprises et promoteurs de projets de l'UE à la recherche de financement la visibilité vis-à-vis des investisseurs du monde entier et les possibilités de mise en réseau dont ils ont besoin.

En conclusion, si la volonté de la Commission européenne de mobiliser des financements européens pour répondre aux objectifs du Pacte vert est forte, celle-ci reste tributaire de l'issue des négociations entre les États membres. Cependant, la Commission européenne est aussi très active sur le plan réglementaire, comme l'atteste le sujet de la taxonomie, démontrant sa détermination de faire de l'Europe le premier continent au monde neutre pour le climat d'ici à 2050.

Nicolas Gaubert
gaubertn@fntp.fr

Service Europe 01.44.13.31.06

¹ <https://eiah.eib.org/>

² <https://ec.europa.eu/eipp/desktop/fr/index.html>

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

Jean-Philippe DUPEYRON	Directeur adjoint Affaires Economiques
Mathilde MENANTEAU	Conjoncture et prévisions
Nicolas GAUBERT	Chef du service Europe
Olivier PASQUIER	Aménagement du Territoire
Sylvain SIMEON	Collectivités locales, chantiers de France
Véronique TAVOILLOT	Secrétariat
