



Conjoncture

Coûts de production : quelles tendances pour 2023 ?

p.3

Les pressions inflationnistes impactent non seulement les entreprises de Travaux Publics dans leur organisation ou leur modèle économique mais affectent également la stratégie d'investissements de leur clientèle. Après un niveau record en 2022, l'évolution des coûts de production reste au cœur des problématiques pour l'année 2023 car la dynamique de certains postes continue d'être forte.

Défaillances d'entreprises TP : retour au niveau d'avant-covid

p.7

En baisse depuis 2015 pour atteindre ses plus bas niveaux en 2020/2021, la tendance concernant les défaillances d'entreprises s'est inversée en 2022 dans le secteur des Travaux Publics. Cette rupture touche particulièrement certaines structures (notamment les TPE-PME) dans un contexte macro-économique compliqué et marqué par la hausse soutenue des coûts des matériaux et de l'énergie. Ce nombre de défaillances reste toutefois contenu et témoigne d'un retour aux niveaux de 2017/2018.



Maîtres d'ouvrage

La trésorerie des collectivités atteint 78 Md€ à fin 2022

p.9

La trésorerie des collectivités et établissements publics locaux poursuit son ascension et s'établit à fin décembre 2022 à 78 Md€, en hausse de +2,5% par rapport à fin décembre 2021. Elle représente l'équivalent de plus d'une année d'investissement public local.

Les droits de mutation au sommet en 2022... avant le retournement ?

p.11

Après une année 2021 exceptionnelle, les droits de mutation à titre onéreux (DMTO) des départements résistent encore en 2022. Le produit de DMTO encaissé par les départements progresse de +3% pour s'établir à 16,7 Md€. Le 2^{ème} semestre a toutefois été moins dynamique et le marché immobilier, marqué par la hausse des taux d'intérêt, montre quelques signes d'essoufflement qui devraient impacter les DMTO en 2023.

Loi 3DS : transfert et mise à disposition des routes nationales

p.14

Suite à la loi 3 DS du 21 février 2022, l'Etat a donné la possibilité aux départements et métropoles de récupérer une partie du réseau routier national situé sur leur territoire, ainsi qu'aux régions à titre expérimental. Environ 10 000 à 11 000 km étaient transférables. Début janvier un décret est venu préciser la liste, relativement limitée, des axes transférés ou mis à disposition.

Le fonds vert : des opportunités pour les projets de Travaux Publics p.16

Le fonds vert, inscrit dans la loi de finances 2023, verra l'Etat engager 2 Md€, dont 500 M€ décaissés cette année, pour soutenir le développement des projets des collectivités dans la transition écologique. L'effet d'entraînement de telles subventions aura un effet significatif et bénéfique sur la réalisation de chantiers attendus qui représentent des débouchés importants pour les entreprises de Travaux Publics.



Rapport du COI : quelles ambitions pour les infrastructures de mobilité pour le quinquennat ? p.20

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a présenté son rapport sur la programmation des infrastructures à Elisabeth BORNE le 24 février 2023. Il propose une trajectoire pour les deux prochains quinquennats, prolongée par une projection long terme sur les deux quinquennats suivants. Un besoin additionnel de 30 Md€ sur la période 2023-2027 est identifié dans le scénario « planification écologique » par rapport au cadrage initial.

Nouveau nucléaire : de grands chantiers à venir p.23

La relance du nucléaire annoncée par Emmanuel Macron apporte des perspectives importantes aux métiers des Travaux Publics au cours de la prochaine décennie et pose également des défis pour remettre sur pied une filière entière consacrée à la réalisation d'une première série de 6 réacteurs EPR 2.

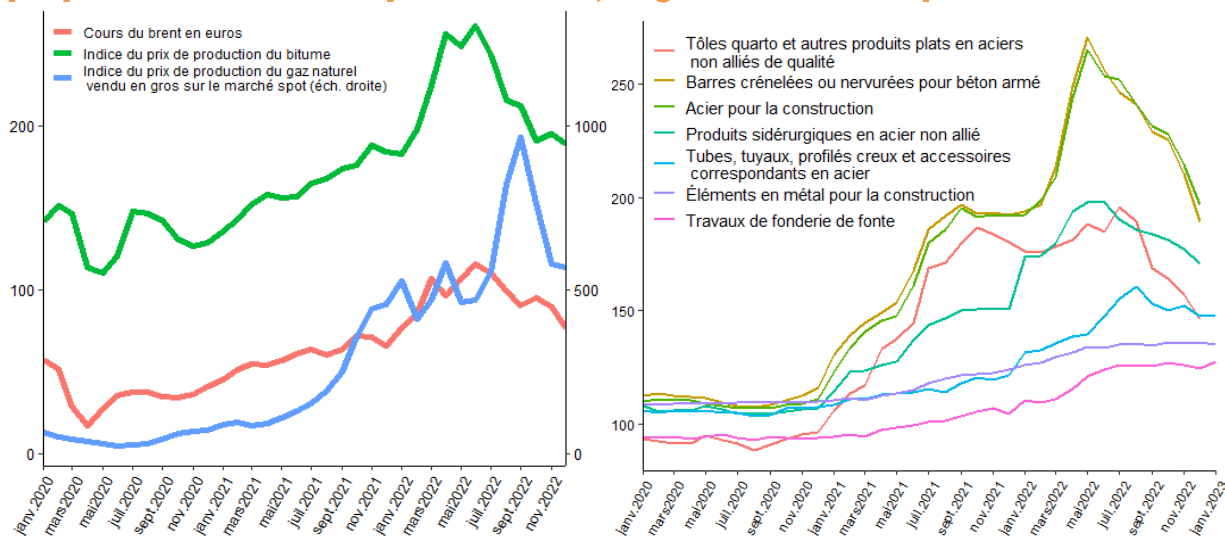
Les cours d'eau : un milieu naturel à reconquérir p.26

Les cours d'eau sont des milieux naturels abritant une vaste flore et faune et remplissant des fonctions écologiques essentielles. Le bon fonctionnement d'un cours d'eau dépend notamment de son débit, de la forme du lit et des berges, ainsi que de la libre circulation des poissons et sédiments. Or, ces milieux sont souvent soumis à des pressions altérant leur morphologie et continuité aquatique. Alors qu'au niveau européen il est préconisé de garantir leur bon état écologique, aujourd'hui en France, moins de la moitié est en ligne avec cet objectif.

Une accalmie en fin d'année 2022

Toutefois, après avoir connu un pic en juin 2022, les coûts de production se sont stabilisés avant de refluer sur la deuxième partie de l'année. De fait, l'index TP01 s'inscrit en baisse de -1,3% au 4^{ème} trimestre par rapport au trimestre précédent et son niveau à fin décembre redescend à celui d'avril 2022. Ce repli résulte de l'inflexion des cours des matières premières. Les prix du bitume ont ainsi diminué (-15,2% au 4^{ème} trimestre sur un trimestre) en lien avec les cours du Brent face au risque de récession ainsi que les prix du gaz naturel après leur point haut de septembre (-18,4% pour le prix spot en gros). De même, le coût des produits en acier a fléchi du fait de la baisse de la demande, notamment chinoise.

Graphique 2 : Détente sur les prix du bitume, du gaz naturel et des produits en aciers



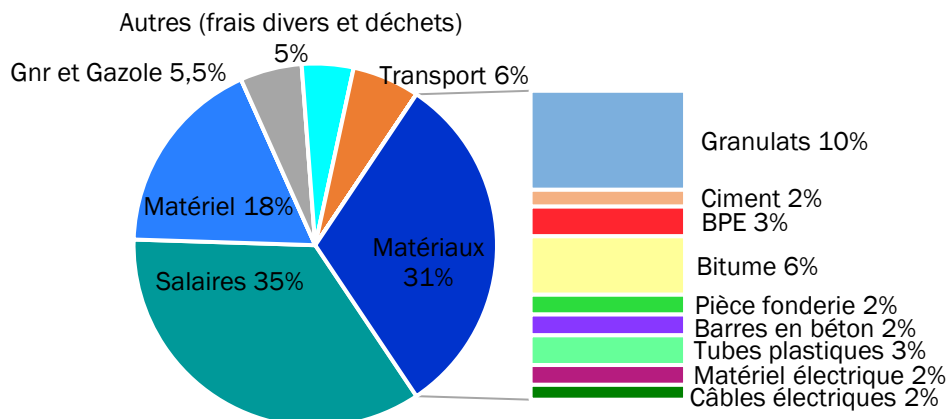
Source : Insee, Indice des prix à la production en base 100 en 2015

Quelles tendances pour 2023 ?

Les tensions inflationnistes sur le secteur des TP devraient persister en 2023 compte tenu des revalorisations salariales (effet de « second tour ») et du prix des matériels (machines pour l'extraction/la construction). Ce dernier est embarqué par le contexte inflationniste 2022 et devrait progresser encore en 2023 sous l'effet retardé de la hausse des prix des matériaux, de l'augmentation du coût du travail mais aussi de la nécessaire transition écologique des matériels. Ainsi, en janvier 2023, les prix de production des machines ont progressé de +3,2% sur un mois quand celui de leur réparation a augmenté de +1,2 %. Il en est de même pour le coût du travail du fait notamment de la revalorisation des salaires minima dans les Travaux Publics (+4,57% en moyenne pour les cadres) dans un contexte de hausse généralisée des prix à la consommation. De nature relativement inerte, l'indice du coût du travail a progressé de 2% au T3 2022 comparé au T3 2021, rompant ainsi avec sa stabilité passée. L'inflation se propage donc petit à petit sur ces deux postes qui représentent 53% des coûts des chantiers TP. Matériels et salaires seront moteurs de l'inflation en 2023.

L'évolution des autres composantes (matériaux, énergie, transport) qui pèsent pour plus de 40% de la structure moyenne des coûts est en revanche très incertaine. Le reflux des cours du pétrole, du gaz et de l'acier observé en fin d'année 2022 ne peut présager des tendances pour 2023, ces marchés très volatiles étant liés au contexte géopolitique et à la croissance de l'économie. D'un côté, le ralentissement annoncé de l'économie mondiale pourrait peser sur leur évolution. Mais de l'autre, l'entrée en vigueur des nouveaux contrats de fourniture d'énergie aux tarifs bien supérieurs pourrait entraîner une réaccélération des prix des matériaux.

Graphique 3 : Structure moyenne des coûts de production des Travaux Publics



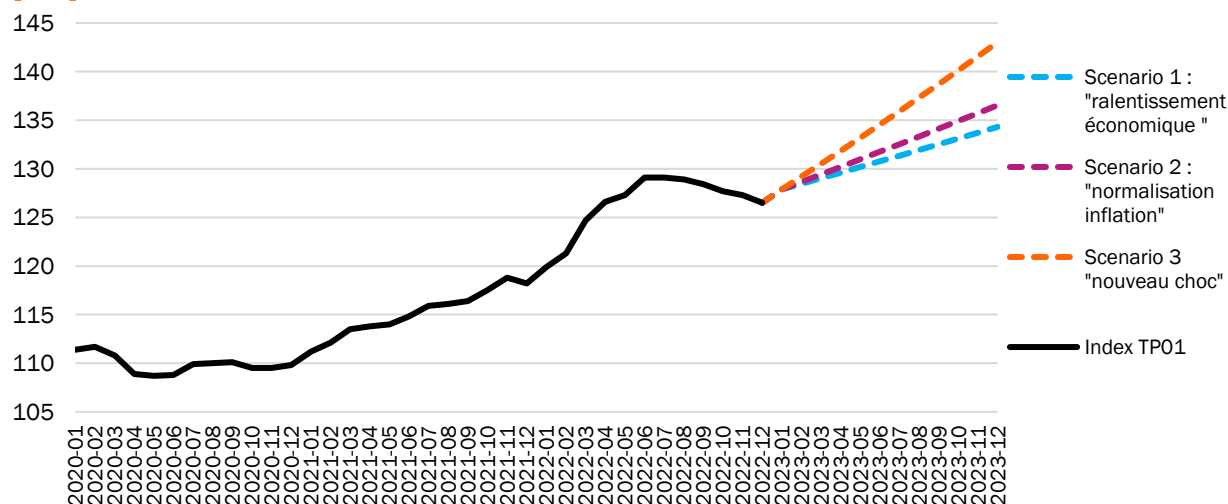
Au regard de ces différents éléments, plusieurs trajectoires d'évolution des coûts de production peuvent être envisagées pour 2023. Elles se basent sur un socle commun d'hypothèses liées notamment à la propagation de l'inflation sur les salaires et le matériel :

- Evolution des salaires 2023 : +5%
- Evolution du poste matériel 2023 : +9%
- Evolution des frais divers et déchets : +4,5% (estimation de l'inflation générale en moyenne annuelle)

Face à l'incertitude qui pèse sur les autres postes, différents scénarii peuvent être considérés :

- **Scénario 1 « ralentissement économique » :** prolongeant la tendance de la fin d'année 2022, le prix des matières premières et de leurs dérivés (matériaux, carburant) plafonnent et se stabilisent à leur niveau de fin d'année compte tenu du ralentissement de l'économie mondiale et d'une faible demande globale.
 - ⇒ Ce scénario fixe une fourchette basse qui aboutit à une inflation 2023 de +3,7% en moyenne et de +6,2% en glissement annuel à fin dec.2023 (comparé à dec.2022).
- **Scénario 2 « normalisation de l'inflation » :** la détente sur les prix des matières premières et de l'énergie prend fin dans un contexte d'inflation renouvelé dans l'Industrie lié à l'effet de diffusion de la hausse des prix de l'énergie et du coût du travail.
 - ⇒ Ce scénario conduirait à une inflation 2023 de +4,6% en moyenne et +7,9% en glissement annuel à fin dec.2023 (comparé à dec.2022).
- **Scénario 3 « nouveau choc » :** un nouveau choc (géopolitique, financier, sanitaire, etc.) entraîne un emballement de l'inflation sur les matières premières et l'énergie. Dans cette hypothèse, le prix de ces derniers renoue à fin dec.2023 avec leur point haut de 2022.
 - ⇒ Ce scénario conduirait à une inflation 2023 de +7,1% en moyenne et +13,1% en glissement annuel à fin dec.2023 (comparé à dec.2022).

Graphique 4 : Présentation des scénarii de l'évolution de l'index TP01



Ces scénarii atterrissent à une évolution moyenne des coûts située entre +3,7% et +7,1% en 2023 par rapport à 2022. En glissement annuel (décembre 2023 comparé à décembre 2022), cette progression serait plus importante et comprise entre +6,2% et +13,1% compte tenu d'un effet de base lié au repli de l'inflation TP sur la fin d'année 2022.

Conclusion

Si les incertitudes restent fortes pour 2023, quelques conclusions peuvent néanmoins être tirées sur l'évolution des coûts de production dans le secteur des Travaux Publics. La propagation de l'inflation vers les postes salaires et matériels des index va constituer le socle de l'inflation TP en 2023. Ceci constitue un transfert d'une inflation jusqu'ici largement importée (énergie/matières premières) vers une inflation plus endogène (salaires, etc.).

L'accalmie de fin d'année 2022 sur les matières premières reste très fragile et l'instabilité du climat géopolitique comme économique oblige à raisonner par scénario sur l'année 2023. Le scénario central conduirait néanmoins à une évolution des coûts de +4,6% en moyenne annuelle, soit une progression supérieure à 7% à fin 2023.

Face à ces incertitudes, les entreprises comme les maîtres d'ouvrage devront être vigilants sur la bonne prise en compte de ces coûts, en particulier à travers des clauses de révision et d'actualisation de prix, les plus adaptées possibles à ce contexte général.

Cloé SARRABIA
sarrabiac@intp.fr
Tel : 01-44-13-32-02

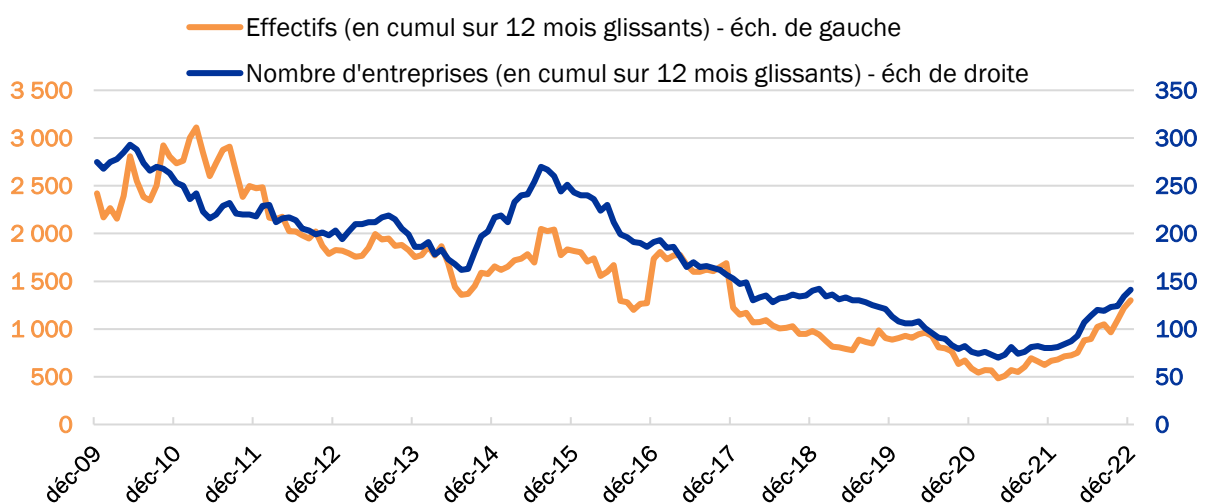
Défaillances d'entreprises TP : retour au niveau d'avant-covid

En baisse depuis 2015 pour atteindre ses plus bas niveaux en 2020/2021, la tendance concernant les défaillances d'entreprises s'est inversée en 2022 dans le secteur des Travaux Publics. Cette rupture touche particulièrement certaines structures (notamment les TPE-PME) dans un contexte macro-économique compliqué et marqué par la hausse soutenue des coûts des matériaux et de l'énergie. Ce nombre de défaillances reste toutefois contenu et témoigne d'un retour aux niveaux de 2017/2018.

Après une baisse historique, un renversement de tendance en 2022

Grâce aux mesures d'accompagnement du gouvernement, et fort de sa capacité d'adaptation, le secteur des Travaux Publics a su préserver son tissu économique en 2020 et 2021. Selon les données de la CNETP (Caisse Nationale des Entrepreneurs de Travaux Publics), le nombre d'entreprises en procédure de redressement ou de liquidation judiciaire (dit « défaillantes »)¹ a ainsi chuté d'un tiers en 2020 sur un an. En 2021, son niveau était également très inférieur à celui de 2019 (-29,2%).

Evolution des défaillances d'entreprises de Travaux Publics sur 12 mois glissants



Source : données CNETP

¹ Définition : sont considérées comme défaillantes, par la CNETP, les entreprises étant en procédure de redressement ou de liquidation judiciaire

Amorcée fin 2021, la remontée du nombre de défaillances d'entreprises s'est véritablement confirmée en 2022, rompant ainsi avec sa tendance baissière observée depuis 2015. Les défaillances ont progressé tout au long de l'année pour atteindre un total de 141 entreprises, soit une hausse de +76,3% comparé à 2021 (+24,8% comparé à 2019). En termes d'emplois, le rythme d'augmentation est très soutenu (+94,9% sur un an et +46,2% par rapport à 2019), amenant à 1300 le nombre d'emplois menacés.

Quelle analyse pour les travaux publics ?

Si ces évolutions résultent en partie d'un effet de rattrapage, elles sont également liées aux difficultés financières que les entreprises ont rencontrées (notamment les TPE/PME) du fait de la hausse des coûts des matériaux et de l'énergie, et de leur difficile répercussion qui vient peser sur les trésoreries. En outre, l'accélération observée au 4ème trimestre 2022 (+210,7% comparé au T4 2021 en termes d'emplois) appelle à la vigilance pour 2023. Néanmoins, malgré cette rapide progression, le volume de défaillances en 2022 reste contenu et témoigne d'un retour aux tendances de 2017/2018 (loin de celles de 2015). Avec une taille moyenne de 9,2 salariés, les défaillances touchent globalement de très petites entreprises (TPE), structurellement plus fragiles, le phénomène restant bien moins marqué pour les PME et les sociétés de taille intermédiaire.

ANNEXE : une progression corroborée pour le rapport d'ALTARES

Défaillances – Données ALTARES			
	2021	2022	Evolution
Travaux Publics	382	549	+43,7%
Bâtiment	5596	7806	+39,5%
<i>gros œuvre</i>	2341	2874	+22,8%
<i>second œuvre</i>	3255	4932	+51,5%
Ensemble des secteurs	28371	42514	+49,9%

Ces résultats sont corroborés par [le rapport d'ALTARES](#) qui étudie un échantillon d'entreprises de Travaux Publics plus large, incluant notamment les micro-entrepreneurs. Selon ALTARES, les défaillances dans le secteur ont progressé de +43,7% par rapport 2021, une augmentation légèrement moins forte que la moyenne tous secteurs confondus (+49,9%). A titre de comparaison, l'évolution des défaillances s'élève à +22,8% dans le gros œuvre et à +51,5% dans le second œuvre mais elles concernent un nombre de structures bien plus important compte tenu de la composition leur tissu productif.

En outre, le rapport souligne la part croissante des liquidations directes parmi l'ensemble des procédures collectives ouvertes, passant de 68,1% en 2013 à 73,5% en 2022.

Cloé SARRABIA
sarrabiac@fntp.fr
Tel : 01-44-13-32-02

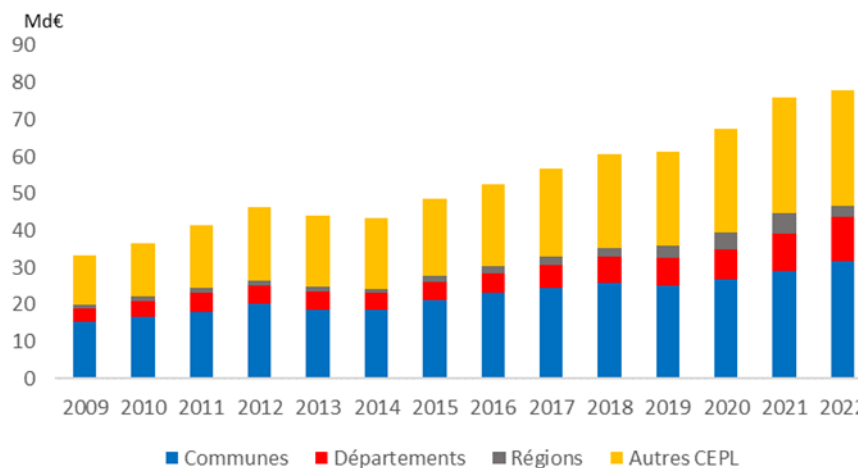
La trésorerie des collectivités atteint 78 Md€ à fin 2022

La trésorerie des collectivités et établissements publics locaux poursuit son ascension et s'établit à fin décembre 2022 à 78 Md€, en hausse de +2,5% par rapport à fin décembre 2021. Elle représente l'équivalent de plus d'une année d'investissement public local.

La trésorerie des collectivités à un niveau record en 2022

Fin 2022, les dépôts au Trésor* des collectivités et établissements publics locaux s'élèvent à 77,9 Md€, en hausse de +2,5% par rapport à fin 2021 soit un montant équivalent à plus d'une année d'investissement public local. Ils ont été multipliés par 2,3 entre 2009 et 2022. Si ce total est le plus haut observé en fin d'année, il a été encore plus important dans le courant de l'année et a atteint 83,6 Md€ en juillet 2022 avant de reculer. La forte dynamique observée depuis mi 2020 s'est en effet ralentie dans les derniers mois de 2022. Cela se traduit par un rythme de progression sur l'année plus faible qu'en 2021 (+12,6%).

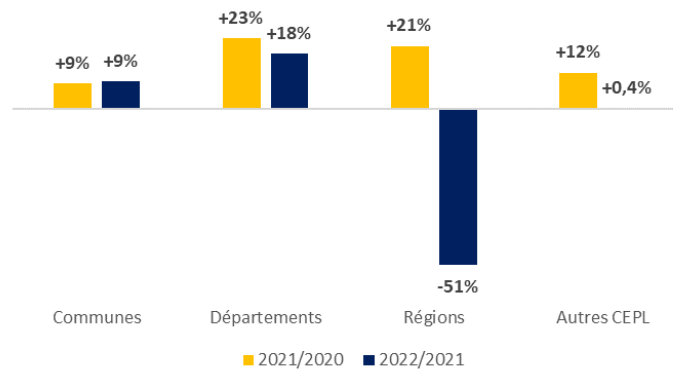
Graphique 1 : Evolution de la trésorerie des collectivités territoriales et établissements publics locaux (au 31/12)



Source : DGFIP - Situation mensuelle de l'Etat

Si la trésorerie de chaque catégorie de collectivités était en forte croissance entre fin 2020 et fin 2021, elle n'évolue pas uniformément à fin 2022. Elle reste très dynamique pour les communes (+9%) et les départements (+18%) mais se stabilise pour les intercommunalités et établissements publics locaux (+0,4%) et chute pour les régions avec une division par 2.

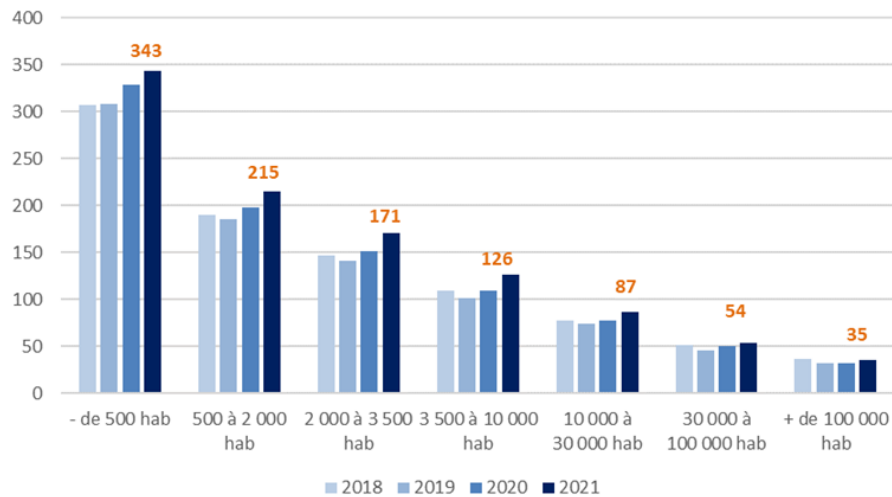
Graphique 2 : Evolution de la trésorerie par niveau de collectivités



Source : DGFIP - Situation mensuelle de l'Etat

Les petites collectivités plus prudentes

Graphique 3 : Trésorerie des communes en jours de dépenses (moyenne de la strate, 31/12)



Source : Territoires et Finances publiés par l'AMF et La Banque Postale Collectivités Locales

D'après les données observées en 2021, 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, soit 343 jours en moyenne.

La trésorerie, exprimée en jours de dépenses, progresse pour l'ensemble des strates de communes et l'ensemble des catégories de groupements intercommunaux. Le nombre moyen de jours de trésorerie des intercommunalités est passé de 76 à 88 jours.

Une accumulation de trésorerie... jusqu'à quand ?

Cette trésorerie abondante témoigne de la grande prudence des collectivités en général et a fortiori depuis la crise Covid. Si les tensions sur les coûts et les taux d'intérêt perdurent, certaines feront le choix de poursuivre sur cette voie, d'autres au contraire, réduiront leur trésorerie pour y faire face et maintenir leurs dépenses d'équipement.

En effet, à travers leurs investissements, les collectivités sont en première ligne pour décliner la transition écologique dans les territoires : entretien des réseaux d'eau et d'assainissement, réhabilitation de friches, renaturation, rénovation des ouvrages d'art, infrastructures de mobilité, aménagements urbains...

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

Les droits de mutation au sommet en 2022... avant le retournement ?

Après une année 2021 exceptionnelle, les droits de mutation à titre onéreux (DMTO) des départements résistent encore en 2022. Le produit de DMTO encaissé par les départements* progresse de +3% pour s'établir à 16,7 Md€. Le 2^{ème} semestre a toutefois été moins dynamique et le marché immobilier, marqué par la hausse des taux d'intérêt, montre quelques signes d'essoufflement qui devraient impacter les DMTO en 2023.

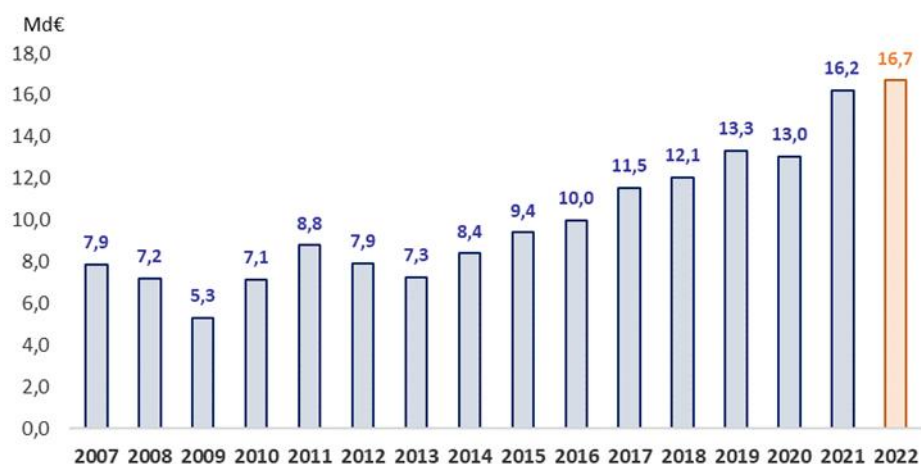
* Les données prennent en comptes les DMTO des collectivités territoriales uniques (CTU) de Martinique et de Guyane, la collectivité de Corse et la Ville de Paris.

Les DMTO atteignent un nouveau point haut en 2022

Après une année 2020 en retrait, conséquence de la crise Covid, l'année 2021 a vu progresser le DMTO de manière exceptionnelle avec une hausse de + 24%. L'année 2022 s'annonçait plus difficile voire en recul en raison notamment du retour à la hausse des taux d'intérêt. Finalement, les DMTO ont bien résisté avec une nouvelle augmentation de +3%, atteignant 16,7 Md€, soit près de 500 M€ supplémentaires.

Sur le périmètre des départements stricto sensu, le poids des DMTO dans les recettes de fonctionnement atteint 20,8% juste derrière la fraction de TVA (qui remplace depuis 2021 la Taxe sur le foncier bâti) à 21,2%¹. Les recettes de fonctionnement des départements reposent donc de plus en plus sur des impôts pouvant fortement fluctuer en fonction de la conjoncture économique.

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



Source : Calcul FNTP à partir des [données du CGEDD](#)

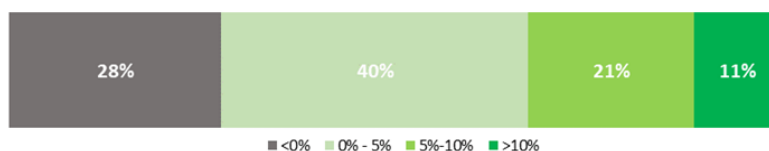
¹ Données 2021 de l'OFGL, hors collectivités territoriales uniques (CTU) de Martinique et de Guyane, collectivité de Corse et Ville de Paris.

La dynamique 2021 du marché immobilier s'est en partie poursuivie en 2022, notamment au 1er semestre. Le nombre de transactions et le niveau des prix se sont maintenus à un haut niveau. Par la suite, la remontée des taux d'intérêt et un taux d'usure bas ont ralenti l'octroi de crédit et le marché immobilier. L'impact sur les droits de mutation s'est manifesté par des évolutions plus contrastées au 2nd semestre avec certains mois en baisse : juillet (-5%), septembre (-2%) et décembre (-9%).

Des évolutions de DMTO plus contrastées selon les départements

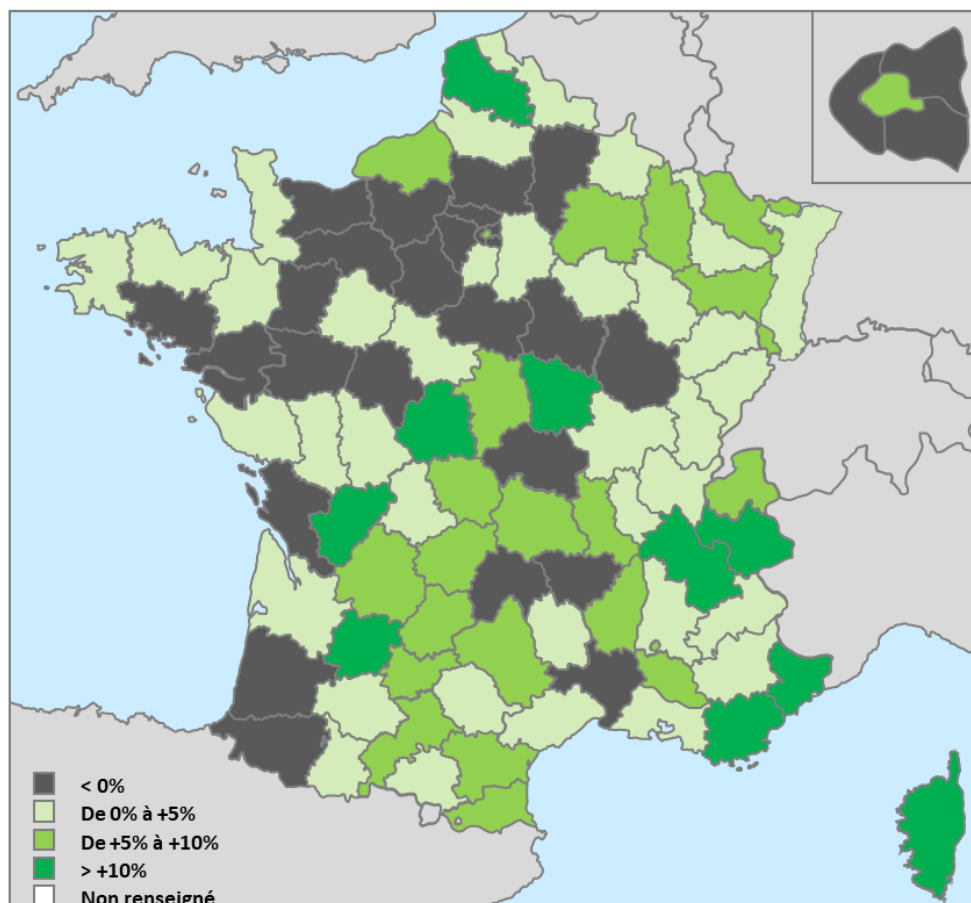
Autre preuve d'une moindre dynamique en 2022, les DMTO fléchissent sur l'ensemble de l'année pour 28% des départements. Des reculs toutefois limités, qui ne vont en-deçà de -5% que pour 4 d'entre eux. A l'opposé, la dynamique se poursuit pour certains, puisque 11% des départements connaissent des croissances égales ou supérieures à +10%.

Graphique 2 : Répartition des départements selon l'évolution 2022 du produit des DMTO



Source : Calcul FNTP à partir des [données du CGEDD](#)

Carte 1 : Evolution 2022 du produit des DMTO par département



Source : Calcul FNTP à partir des [données du CGEDD](#)

Pour 2023, l'évolution des droits de mutation demeure incertaine. Les signaux d'un ralentissement du marché immobilier, en termes de ventes et de prix, se multiplient cependant dans de plus en plus de départements. Une baisse des DMTO dans les mois qui viennent semble donc l'hypothèse la plus probable aujourd'hui. Dans les documents annexés au PLF 2023, l'Etat envisage ainsi un recul de -10%, traduisant une volatilité importante. Toutefois, cette recette se maintiendrait à un niveau supérieur à celui d'avant la crise Covid.

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

Loi 3DS : transfert et mise à disposition des routes nationales

Suite à la loi 3 DS du 21 février 2022, l'Etat a donné la possibilité aux départements et métropoles de récupérer une partie du réseau routier national situé sur leur territoire, ainsi qu'aux régions à titre expérimental. Environ 10 000 à 11 000 km étaient transférables. Début janvier un [décret](#) est venu préciser la liste, relativement limitée, des axes transférés ou mis à disposition.

Quelles sont les collectivités concernées ?

⇒ **16 départements** et **3 métropoles** se voient transférer un linéaire cumulé de près de **1 353 km**.

16 départements		3 métropoles
Aveyron	Mayenne	Dijon
Bouches-du-Rhône	Haute-Marne	Toulouse
Côte d'Or	Moselle	Lyon
Haute-Garonne	Pyrénées-Orientales	
Gers	Rhône	
Isère	Haute-Saône	
Lot	Seine-et-Marne	
Maine-et-Loire	Vaucluse	

⇒ **3 régions**, Auvergne-Rhône-Alpes, Grand-Est et Occitanie, vont se voir confier, à titre expérimental, la responsabilité de la gestion de près de **1 638 km** d'autoroutes non concédées et de routes nationales, pour une durée de 8 ans, et après signature d'une convention avec l'Etat.

A l'issue de ce processus, le réseau géré par l'Etat ne sera plus constitué que de 8700 km de routes nationales.

Quelles sont les compensations financières ?

Concernant les compensations financières accordées par l'État, un [décret](#) paru le 29 décembre 2022 a fixé les modalités de ce calcul.

En fonctionnement	En investissement
Le droit à compensation des charges de fonctionnement transférées par la présente loi est égal à la moyenne des dépenses actualisées constatées sur une période de trois ans précédant le transfert des compétences .	Le droit à compensation des charges d'investissement transférées par la présente loi est égal à la moyenne des dépenses actualisées et constatées sur une période de cinq ans précédant le transfert des compétences . Ces charges d'investissement sont calculées hors taxes et hors fonds de concours autres que ceux en provenance de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Globalement, les départements ont été peu enthousiastes et peu enclins à exercer leur compétence sur un réseau dégradé et mal entretenu.

D'après François Durovray, président du département de l'Essonne et de la commission « mobilités » de l'association des Départements de France les conditions n'étaient pas réunies : « *C'est une occasion manquée. Il faudra remettre l'ouvrage sur le métier, le transfert était trop limité financièrement et deux tiers des départements ne se sont pas positionnés. Pourtant, ils en avaient envie, mais pas à n'importe quelles conditions ! Ces dernières n'étaient pas réunies. Les dix-sept départements qui ont émis des réserves souhaitent avoir des assurances sur deux points : la prise en compte des particularités des routes de montagne pour le calcul des compensations de dépenses de fonctionnement. Et également, l'obtention des subventions dans le cadre des prochains contrats de plan Etat-région.* » La Gazette des communes – 17/10/2022

Plusieurs départements ont jugé les garanties insuffisantes et préféré renoncer pour préserver leurs intérêts financiers. Les réponses apportées par les préfets paraissent notamment insuffisantes sur les points suivants :

- Concernant la majoration du droit à compensation en investissement pour tenir compte de la vétusté des itinéraires transférables et des aménagements nécessaires.
- Sur la reconnaissance de la spécificité d'itinéraires (de montagne par exemple) devant faire l'objet d'une analyse susceptible de majorer le droit à compensation.
- En cas de phénomènes naturels dégradant les routes transférées, le mécanisme de garantie n'est pas à la hauteur des risques identifiés et ne pourra donc prémunir le département de dépenses insoutenables pour son budget.

Un transfert limité, des interrogations en suspend

Désormais l'important chantier de l'organisation de ce transfert doit commencer afin d'être effectif au 1^{er} janvier 2024. Un des points sensibles réside notamment dans le transfert des agents d'exploitation.

Une interrogation existe également sur l'état des réseaux transférés puisque moins l'Etat aura investi et entretenu ces itinéraires ces dernières années moins les compensations financières seront importantes. Le risque est alors que les collectivités se trouvent à devoir faire un effort financier plus important pour remettre à niveau ces nouveaux axes à leur charge.

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

Le fonds vert : des opportunités pour les projets de Travaux Publics

Le fonds vert, inscrit dans la loi de finances 2023, verra l'Etat engager 2 Md€, dont 500 M€ décaissés cette année, pour soutenir le développement des projets des collectivités dans la transition écologique. L'effet d'entraînement de telles subventions aura un effet significatif et bénéfique sur la réalisation de chantiers attendus qui représentent des débouchés importants pour les entreprises de Travaux Publics.

Un fonds pour accélérer les projets de la transition écologique

Un fonds au service d'une ambition écologique

Lancé par Elisabeth Borne en août 2022 et concrétisé dans la loi de finances 2023, le fonds vert a pour but d'accélérer la réalisation des projets de transition écologique par les collectivités dans les territoires et de contribuer à la poursuite d'objectifs nationaux comme :

- la neutralité carbone et le zéro artificialisation net d'ici 2050,
- la création de zones à faibles émissions,
- la protection forte de 10 % des espaces naturels,
- la renaturation des villes,
- la rénovation énergétique,
- la réduction de nos consommations d'énergie,
- la prévention des risques naturels

Quels sont les projets concernés ?

Le fonds vert est structuré en trois axes thématiques, chacun composé de plusieurs mesures d'aides (cf. tableau synthétique à la page suivante).

En plus de ces 3 axes divisés en 13 mesures, une 14^{ème} mesure concerne l'ingénierie pour laquelle une enveloppe de 25 M€ est dédiée.

Les collectivités et notamment les plus petites qui manquent de moyens pourront donc bénéficier de l'appui en ingénierie, que ce soit via cette mesure spécifique ou via l'ingénierie finançable au sein de chaque mesure.

Axe 1 - Renforcer la performance environnementale

Décarbonation et économies d'énergie

Axe 2 - Adapter les territoires au changement climatique

Prévenir les risques naturels

Axe 3 - Améliorer le cadre de vie

Concilier activité humaine et préservation de l'environnement naturel

<p>Rénovation énergétique des bâtiments</p>	<p>Dont : - Développement des énergies propres - Réseaux de chaleur et de froid</p>	<p>Prévention des risques inondation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcement des aides apportées par les programmes d'actions de prévention des inondations (études ou travaux visant à prévenir le risque d'inondation par la gestion des milieux aquatiques, les travaux structurels sur les écoulements ou les ouvrages hydrauliques) - Appui financier aux collectivités gestionnaires de digues, dans le cadre de la compétence GEMAPI (entretien et réparation des ouvrages, entretien du lit de la rivière, création de zones d'expansion de crues) 	<p>Mise en place des ZFE</p>	<p>Dont : Favoriser l'acceptabilité de la mise en œuvre des ZFE-m et soutenir les ménages et les entreprises dans les changements concernant tant la mobilité des personnes que la logistique urbaine</p>
<p>Valorisation des biodéchets</p>		<p>Prévention des risques d'incendies de forêts</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Connaissance et suivi de l'évolution d'un aléa naturel sur un site de montagne ou de haute montagne pouvant menacer un territoire urbanisé - Adapter des actions de prévention déjà existantes ou mettre en place des actions de prévention nouvelles - Mettre en place des mesures de protection des habitations 	<p>Facilitation du covoiturage et d'une mobilité plus durable</p>	<p>Dont - Travaux d'infrastructures, d'équipements dédiés au covoiturage (parkings relais, ou la réalisation de lignes de covoiturage)</p>
<p>Modernisation de l'éclairage public</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Diagnostic territorial, stratégie d'extinction - Ingénierie et études préalables au dimensionnement du parc de luminaires - Investissements permettant le renouvellement de parcs de luminaires anciens 	<p>Appui aux collectivités de montagne soumises à des risques émergents</p>		<p>Recyclage des friches</p>	<p>Etudes, acquisitions foncières, travaux de démolition, de dépollution ou d'aménagement visant au recyclage d'une friche</p>
		<p>Réduction de la vulnérabilité des constructions existantes face au risque cyclonique en Outre-mer</p>	<p>Réhabilitation lourde et de reconstruction ou de modification ciblée : rénovation et renforcement du bâtiment (écoles, mairies, collèges, lycées, SDIS, logements sociaux).</p>	<p>Accompagnement de la stratégie nationale biodiversité 2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre de la Stratégie nationale pour les aires protégées - Protection des espèces - Réduction des pressions - Restauration écologique (continuités écologiques, mouillages écologiques pour la protection des fonds marins, restauration des sols forestiers)
		<p>Anticipation et de gestion du recul du trait de côte sur le littoral</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Cartographie d'exposition au recul du trait de côte aux horizons 30 ans et 30-100 ans ; - Contractualisation des projets partenariaux d'aménagement (PPA) ; - Adaptation de l'hôtellerie de plein air et des campings 		
		<p>Renaturation des villes et villages</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Renaturation des sols et espaces urbains (parcs et jardins, végétalisation des espaces publics, restauration écologique), - Restauration de la présence de l'eau et des milieux aquatiques (restauration du réseau hydrographique, des zones humides, des zones d'expansion des crues, noues et de zones d'infiltration des eaux pluviales). 		

2 Md€ d'engagements dont 500 M€ de crédits de paiement en 2023

L'enveloppe allouée au fonds vert était initialement de 1,5 Md€ en crédits d'engagement dont 375 M€ de crédits de paiement pour 2023. Un amendement du gouvernement dans le cadre de la loi de finances a permis d'abonder ces enveloppes de respectivement 500 M€ et 125 M€. Ce fond est donc finalement doté de 2 Md€ d'engagements et apportera 500 M€ de crédits de paiement en 2023.

Au-delà de la subvention de l'Etat sur chaque projet, les collectivités apporteront des cofinancements, les montants investis seront au total bien supérieurs et représentent un débouché important pour les entreprises de Travaux Publics.

Les crédits de chaque enveloppe seront globalement fongibles et les préfets de région auront, tout au long de l'année, la possibilité d'ajuster au mieux l'exécution des crédits en fonction des besoins. Des crédits pourront donc être alloués et réalloués d'une mesure à l'autre surtout s'il était constaté en cours de route que certaines enveloppes ne sont pas consommées. En revanche, les enveloppes relatives à la biodiversité (150 M€) et à l'ingénierie (25 M€) ne sont pas fongibles.

Pour garantir un minimum de diversité dans l'attribution des crédits, deux règles sont mises en place :

- ⇒ Chacun des 3 axes devra peser a minima 10% des crédits délégués,
- ⇒ Chaque mesure devra faire l'objet d'au moins un projet, à l'exception des mesures s'appliquant à un type spécifique de territoire (oultre-mer, littoral ou montagne).

Des crédits déconcentrés aux préfets

Les crédits sont en quasi-totalité délégués aux préfets de région puis répartis par eux avec une mise en œuvre le plus souvent au niveau départemental sauf pour les mesures friches, biodéchets et biodiversité pour lesquelles la gestion demeure au niveau régional.

Qui peut être aidé par le fonds vert ?

Toutes les collectivités peuvent prétendre au fonds vert, y compris les syndicats mixtes. Pour certaines mesures, d'autres acteurs peuvent également faire une demande :

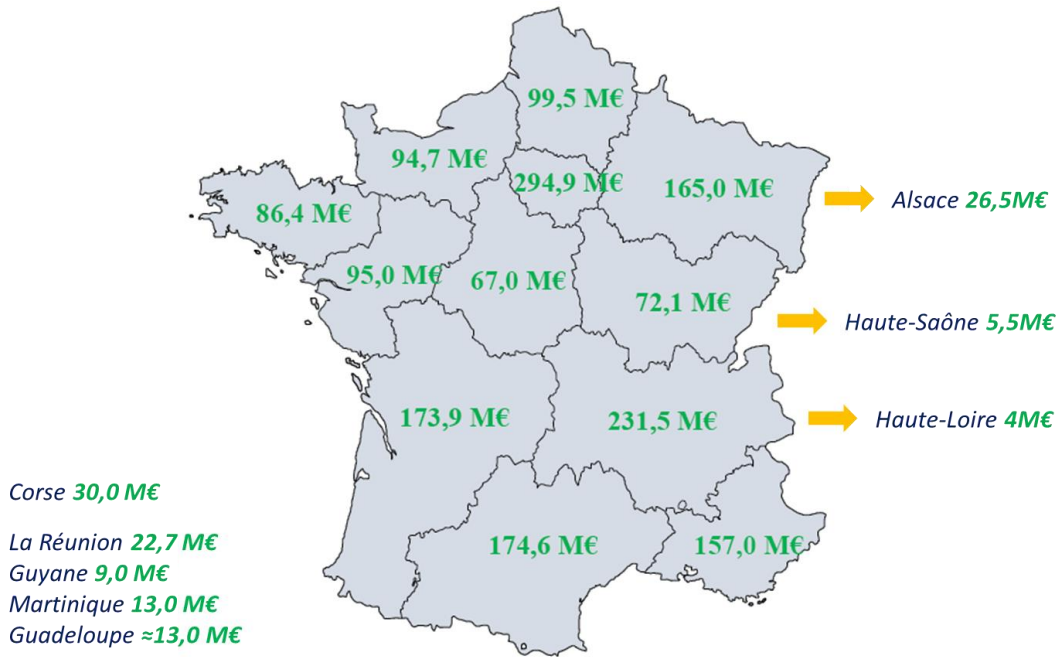
- Pour le recyclage des friches : les établissements publics d'aménagement, les bailleurs sociaux, les entreprises privées...
- Pour la renaturation en ville : les bailleurs sociaux
- Pour la biodiversité : les associations environnementales, les gestionnaires d'infrastructures de transport, portuaires ou les gestionnaires d'aires protégées...

Quel financement possible ?

Les subventions du fonds vert peuvent se cumuler avec celles des autres dotations de l'Etat (Dotation de soutien à l'investissement local - DSIL, Dotation d'équipement des territoires ruraux - DETR...) et l'ensemble des aides de l'Etat peut représenter jusqu'à 80% du montant du projet. Pour les taux appliqués dans le cadre du fonds vert pour chaque mesure au niveau local, il convient de se renseigner auprès de chaque préfecture.

La demande d'aide est centralisée sur la [plateforme aides-territoires](#), les formulaires sont disponibles depuis fin janvier.

Carte 1 : Enveloppes régionales du Fonds vert

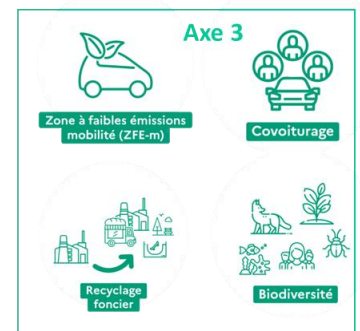
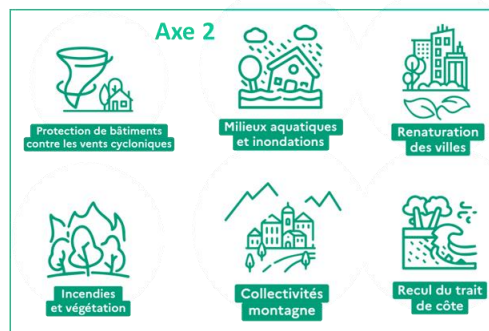
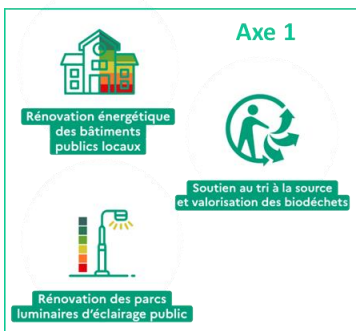


Source : Sites Internet des préfetures, Conseils départementaux, Presse

Pour en savoir plus

Plusieurs documents précisent les projets finançables, les impacts attendus de la mesure, les collectivités et autres organismes concernés par le fonds vert :

- Un [guide](#) à destination des décideurs locaux
- Une [FAQ](#),
- Des [webinaires](#) de présentation de chaque mesure (avec supports et replay),
- Les [aides à l'ingénierie](#),
- 13 cahiers d'accompagnement :



Conclusion

Au même titre que les dotations d'investissement (DETR, DSIL...), le fonds vert, de par son montant, sa capacité d'incitation à faire et son effet de levier permettra une accélération des projets des collectivités locales dans les domaines de la transition écologique. Son succès sera réel si ces projets réalisés dans les territoires permettent d'atteindre les objectifs fixés (baisse des émissions, adaptation des territoires, reconquête de friches ...). Une reconduction du fonds dans les années à venir paraît indispensable pour concrétiser une telle ambition.

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

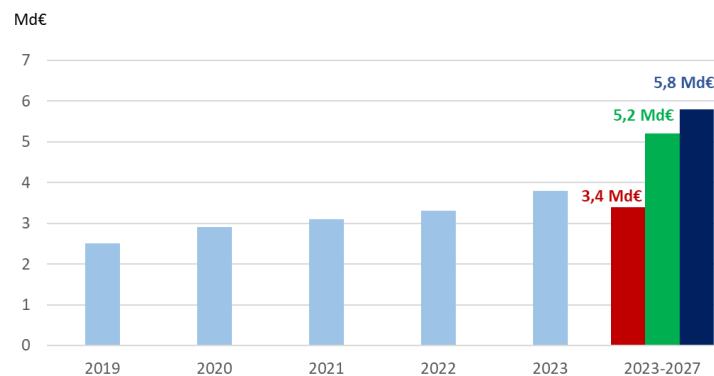
Rapport du COI : quelles ambitions pour les infrastructures de mobilité pour le quinquennat ?

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a présenté son rapport sur la programmation des infrastructures à Elisabeth BORNE le 24 février 2023. Il propose une trajectoire pour les deux prochains quinquennats, prolongée par une projection long terme sur les deux quinquennats suivants. Un besoin additionnel de 30 Md€ sur la période 2023-2027 est identifié dans le scénario « planification écologique » par rapport au cadrage initial.

3 Scenarios de programmation des infrastructures pour les prochains quinquennats

Comme lors de son précédent rapport (2018), le COI pose plusieurs scénarios de programmation, portant des ambitions plus ou moins élevées en matière d'infrastructures pour les deux quinquennats à venir (avec une vision à plus long terme sur les deux quinquennats suivants). Ceci aboutit à 3 trajectoires d'investissement :

Graphique 1 - Budget annuel AFIT-F : historique et projection des crédits de paiement selon les scénarios du COI



Source : budget AFIT-F et rapport COI

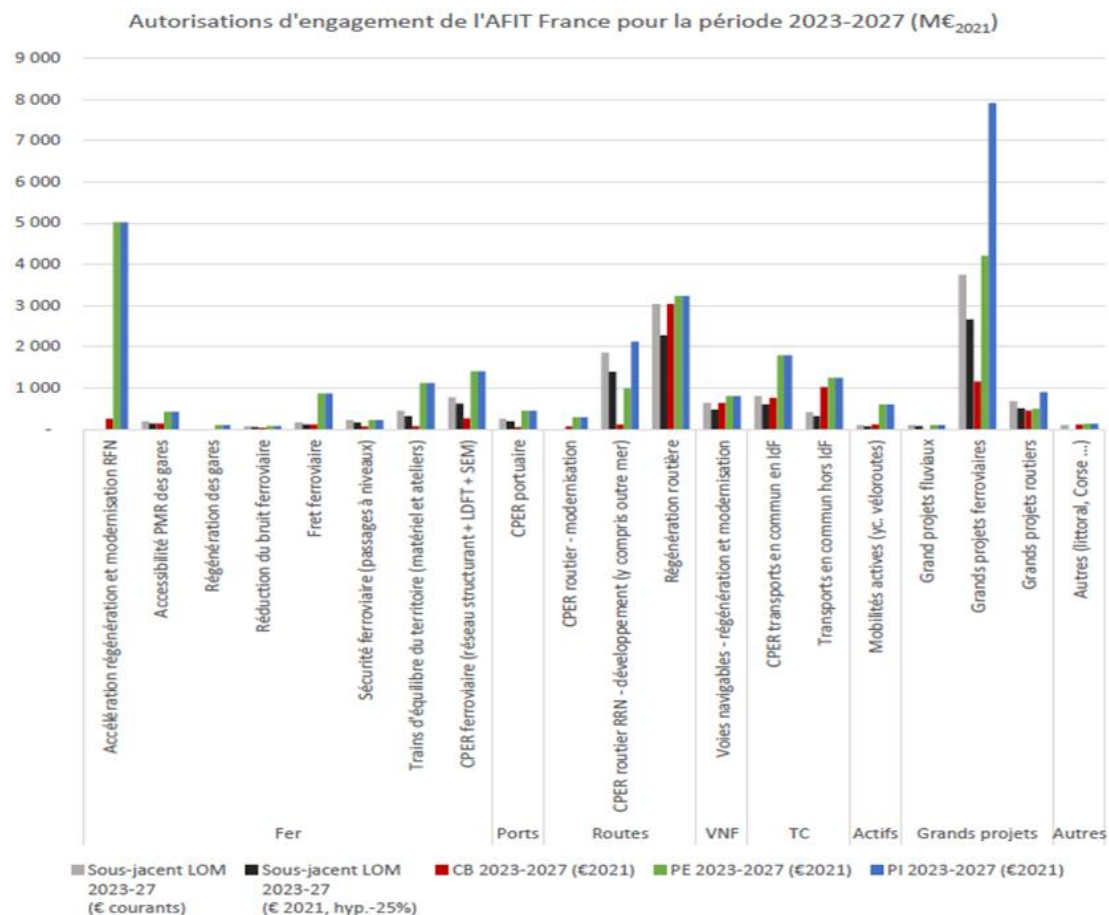
- Un scénario de « cadrage budgétaire » répondant stricto sensu au cadrage budgétaire initial présenté par Clément Beaune. Le COI a néanmoins choisi de s'affranchir de ce cadrage, rejetant unanimement ce scénario qui, compte tenu des restes à payer et du socle d'investissement nécessaire, ne permet en aucune manière de répondre aux autres enjeux, notamment de transition écologique, présentés dans la lettre de mission. Ce scénario correspond à une quasi-stabilité du budget AFIT-F à son niveau de 2022, proche de 3,4 Md€.
- Le second scénario « Planification écologique » est un scénario central, le plus consensuel au sein du COI même s'il ne répond pas à tous les enjeux. Il correspond à un budget annuel moyen pour l'AFITF

sur la période 2023-2027 de l'ordre de 5,2Md€. Il établit un lien fort entre les besoins d'investissements en infrastructures et les enjeux portés par la planification écologique (en particulier décarbonation des mobilités).

- Le scénario « Priorité aux infrastructures, plus satisfaisant du point de vue FNTF en matière d'efforts d'investissement en intégrant notamment des ambitions plus fortes en matière de routes et de LGV, ne fait en revanche pas l'unanimité au sein du COI. Il correspondrait à un budget annuel moyen pour l'AFITF sur la période 2023-2027 de 5,8Md€.

Planification écologique : priorité à la régénération des réseaux et au ferroviaire

Dans ce scénario central, les priorités sont axées sur la régénération des réseaux (principalement pour le ferroviaire et dans une moindre mesure pour le mode routier) mais aussi sur les transports en commun ou la transformation des usages de la route. Le frein est en revanche clairement mis sur de nouveaux développements routiers, notamment dans le cadre des discussions des prochains Contrats de plan Etat-Région (CPER) ou sur des opérations de contournements d'agglomération. Côté transport du quotidien, l'accent est mis sur les projets de services express régionaux métropolitains annoncés récemment par le Président de la République. Concernant les lignes grande-vitesse (LGV), si certains projets restent plutôt en phase avec le calendrier LOM (liaison Roissy-Picardie, Bordeaux Toulouse), d'autres sont beaucoup plus incertains voire décalés. La question des accès au tunnel Lyon-Turin est notamment soulevée dans ce scénario qui n'en fait pas une priorité (ce qui pose la question immédiate des financements européens et à terme du débouché du tunnel lors de sa mise en service). Par ailleurs, si le rapport s'interroge sur certaines variantes de financement (sociétés de projet par exemple), elles ne sont pas perçues comme des axes qui permettraient de faire avancer certains projets plus rapidement.



Quid des suites données au rapport et au financement de la planification écologique ?

Si plusieurs points d'appréciation de ce rapport proposent clairement des avancées (prise en compte de l'inflation dans les scénarios, rejet du scénario « Bercy » de cadrage budgétaire, vision de long terme et phasage des projets), certains suscitent néanmoins plus de réserves : l'accélération des projets de LGV paraît aujourd'hui indissociable d'une ambition de décarbonation des mobilités longue distance, tout comme la question des accès au tunnel Lyon-Turin, essentiels au développement du fret sur cet axe. De même, la route reste le parent pauvre de cette politique de planification : elle restera pourtant encore pour les prochaines décennies le support de l'essentiel des mobilités, voyageurs comme marchandises.

Suite à ce rapport, l'enjeu réside désormais dans les choix gouvernementaux qui seront réalisés afin d'aboutir à une vision programmatique, en particulier dans le cadre de l'approche plus globale de la planification écologique qui doit se dessiner d'ici la fin du premier semestre.

Ceci aura des implications fortes pour le budget de l'AFIT-F et sur l'ensemble des cofinancements qui en dépendent (de la part des collectivités ou des grands opérateurs par exemple) et sur la trajectoire de décarbonation des mobilités. Les moyens financiers doivent donc désormais au plus vite être mis en adéquation avec les ambitions portées en matière de transition écologique !

POUR EN SAVOIR PLUS

Retrouvez l'intégralité du [rapport de synthèse](#) et ses [annexes](#) et les [extraits pour décideurs](#)

Jean-Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fntp.fr
01.44.13.32.23

Nouveau nucléaire : de grands chantiers à venir pour les Travaux Publics

La relance du nucléaire annoncée par Emmanuel Macron apporte des perspectives importantes aux métiers des Travaux Publics au cours de la prochaine décennie et pose également des défis pour remettre sur pied une filière entière consacrée à la réalisation d'une première série de 6 réacteurs EPR 2.

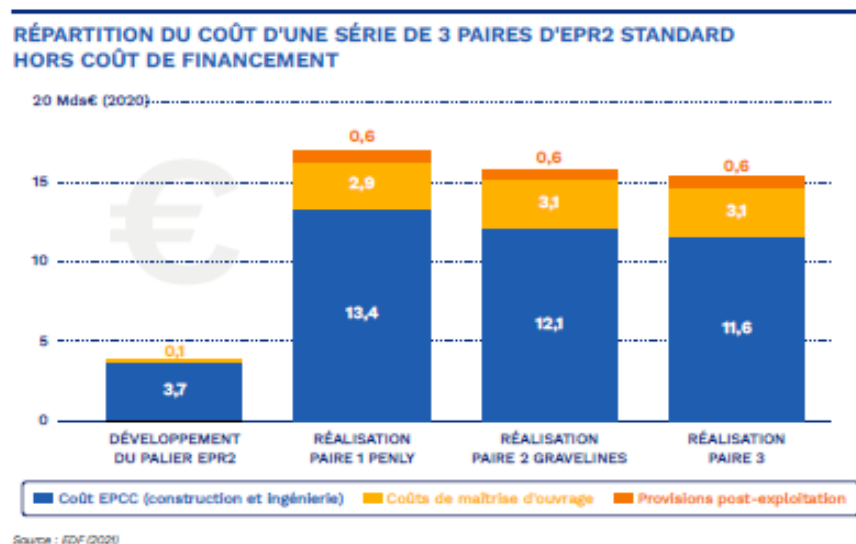
Quels investissements pour la réalisation de 6 EPR ?

L'exécution du programme de construction de 3 paires de réacteurs nucléaires EPR2 remise aux pouvoirs publics en mai 2021 par EDF s'élève à 51,7 Mds€₂₀₂₀ :

- 3,8 Mds€₂₀₂₀ pour l'ensemble des études considérées comme identiques et réutilisables pour plusieurs tranches/paires ;
- 16,9 Mds€₂₀₂₀ pour la construction de la première paire (sur le site de Penly) ;
- 15,8 Mds€₂₀₂₀ pour la construction de la seconde paire (sur le site de Gravelines) ;
- 15,3 Mds€₂₀₂₀ pour la construction de la troisième paire (sur le site de Bugey ou Tricastin).

Les coûts de construction seuls sont estimés à 43,1 Mds€₂₀₂₀ par EDF, auxquels s'ajoutent les provisions pour risques ou les frais de financement par exemple.

Graphique 1 – Répartition des coûts de réalisation d'un réacteur EPR (source EDF)



Toutefois, les montants annoncés demeurent encore très évolutifs, notamment eu égard à la hausse des coûts de construction depuis les chiffrages. Désormais, le gouvernement table plutôt sur un total de plus de 60 Md€ (soit environ 10 Md€ par réacteur).

La puissance électrique de l'EPR2, de l'ordre de 1670 MW, permet à une paire de réacteurs de produire l'équivalent de la consommation électrique de la région Normandie, ou encore de la moitié de la consommation de la région Île-de-France.

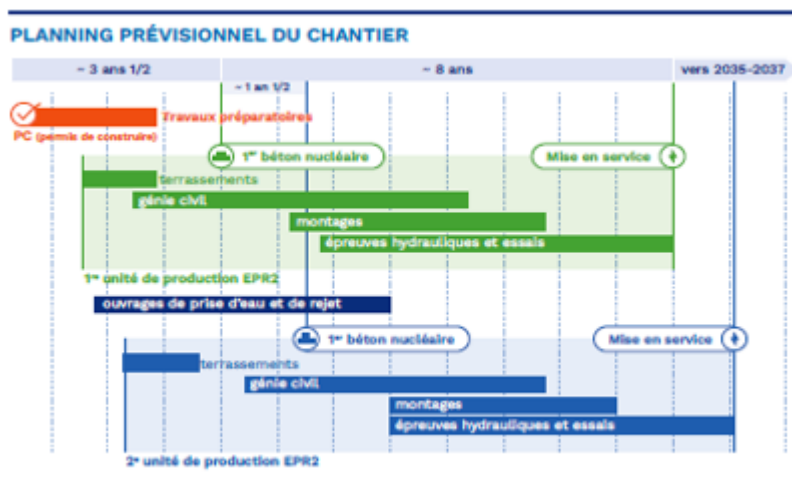
Calendrier : où en est-on ?

C'est lors d'une visite à Belfort en février 2022 qu'Emmanuel Macron a annoncé le « *chantier du siècle* », avec la construction de 6 réacteurs EPR et potentiellement 8 supplémentaires ensuite, ainsi que le « *prolongement de la durée de vie de tous les réacteurs nucléaires qui peuvent l'être* ».

- Le débat public : les Français peuvent s'exprimer jusqu'au 27 février 2023 sur la construction des 6 EPR dans le cadre d'un [débat public en cours](#).
- Le projet de Loi relatif à l'accélération des procédures liées à la construction de nouvelles installations nucléaires à proximité de sites nucléaires existants : il vise à accélérer la construction des nouveaux réacteurs nucléaires en facilitant les procédures administratives sur des sites nucléaires existants. Le [texte](#) a été présenté au Conseil des ministres du 2 novembre 2022. Le 24 janvier 2023, le Sénat l'a adopté en première lecture (avec modifications), et le texte doit désormais être examiné par les députés.
- Le planning de réalisation : selon les éléments du débat public relatif à la 1ère paire de réacteurs (Penly), à partir de l'obtention du permis de construire, la première étape porte sur les travaux préparatoires qui correspondent aux aménagements et terrassements permettant de disposer de la place suffisante pour construire puis exploiter les installations d'une part, et à la mise en place des routes, réseaux et bâtiments nécessaires au pilotage et à la bonne exécution du chantier d'autre part. La durée de ces travaux est estimée à 3 ans et demi environ, avant le « premier béton » de l'îlot nucléaire. Plusieurs étapes s'enchaîneront ensuite :
 - la réalisation des ouvrages de prise d'eau et de rejet en mer ;
 - la réalisation du génie civil ;
 - les montages électromécaniques des équipements à l'intérieur des bâtiments ;
 - les épreuves hydrauliques et les essais de démarrage des installations.

Le calendrier de construction des réacteurs s'étend sur 8 ans (une année supplémentaire pour le 1er de la série) et le début de la construction du 2nd réacteur de la paire d'EPR2 à Penly interviendrait 18 mois après celui du 1er réacteur. En dépit de nombreuses incertitudes (débat public, autorisations réglementaires...), le planning général de la paire de réacteurs EPR2 à Penly repose sur les hypothèses d'un « premier béton » en 2028, pour une première mise en service industrielle à l'horizon 2035-2037.

Graphique 2 – Planning du chantier de construction de la 1^{ère} paire d'EPR2 à Penly (source *débat public*)



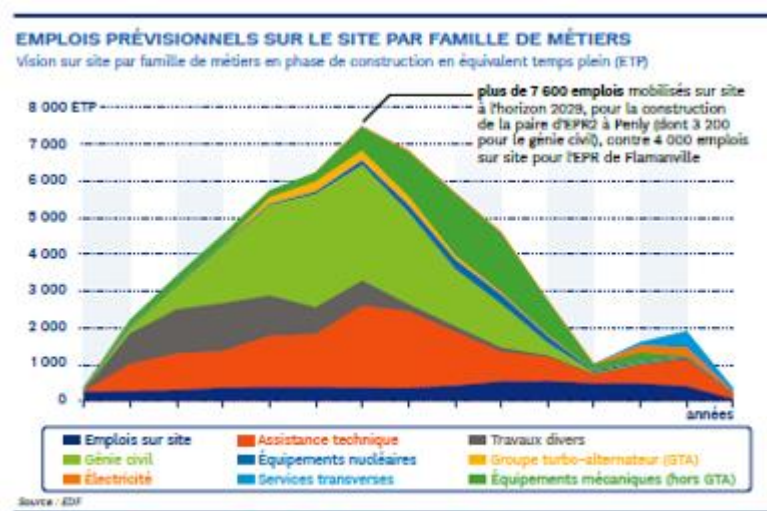
Des chantiers « hors norme » pour les entreprises de Travaux Publics

La phase de construction d'un EPR se caractérise par l'intervention successive de différents corps d'état : tout d'abord, les terrassiers puis les génies civilistes pour réaliser les socles des bâtiments (dalles et radier) et les bâtiments / réacteurs eux-mêmes, puis les électromécaniciens pour y intégrer les équipements. Le nombre de personnes présentes sur le chantier varie considérablement d'une phase à l'autre des travaux. Le pic de l'effectif est atteint lors de la coactivité des phases de travaux de génie civil et de montages électromécaniques, avec potentiellement plus de 7 000 personnes sur le chantier.

Les principales familles de métiers identifiées sont les suivantes : génie civil, assistance technique, électromécanique, travaux divers (préparation du site, terrassement), groupe turbo-alternateur, électricité, équipements nucléaires. D'autres corps d'état interviennent ensuite pour les travaux de second œuvre.

Pour l'ensemble de la filière, le Groupement des industriels français de l'énergie nucléaire (GIFEN) est chargé d'identifier les ressources et éventuelles faiblesses dans ces différents segments pour assumer la construction de ces futurs réacteurs.

Graphique 3 : Estimation des effectifs prévisionnels du chantier Penly (source EDF)



Nouveau nucléaire : souveraineté énergétique et sobriété carbone

Entre la conception d'un nouveau réacteur et la fin de son démantèlement, c'est à l'horizon d'un siècle que s'inscrit l'activité économique qu'il génère ainsi que son impact écologique. La construction des futurs EPR vise un horizon de mise en service progressive au cours de la seconde moitié de la prochaine décennie : d'ici là, il faudra aussi jouer sur la complémentarité avec d'autres énergies (renouvelable). Compte tenu de l'essor des besoins en électricité à venir (exemple : développement des mobilités électriques) et d'éventuelles menaces sur la sécurité d'approvisionnement, le prolongement de la durée de vie des réacteurs existants est aussi un enjeu majeur.

Ce sera une nécessité pour atteindre les objectifs de la stratégie bas carbone (réduction des émissions de CO₂ et neutralité en 2050) mais aussi pour assurer la souveraineté énergétique du pays et réduire le déficit de la balance commerciale française (par la baisse des importations d'énergies fossiles).

Enfin, la question du financement de ces nouveaux réacteurs devra également être réglée rapidement, entre des options reposant sur la tarification de l'électricité ou d'autres pistes circulant actuellement comme l'appel à l'épargne des Français (Livret A).

Jean-Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fnfp.fr
 01.44.13.32.23

Les cours d'eau : un milieu naturel à reconquérir

Les cours d'eau sont des milieux naturels abritant une vaste flore et faune et remplissant des fonctions écologiques essentielles. Le bon fonctionnement d'un cours d'eau dépend notamment de son débit, de la forme du lit et des berges, ainsi que de la libre circulation des poissons et sédiments. Or, ces milieux sont souvent soumis à des pressions altérant leur morphologie et continuité aquatique. Alors qu'au niveau européen il est préconisé de garantir leur bon état écologique, aujourd'hui en France, moins de la moitié est en ligne avec cet objectif.

Qu'est-ce qu'un cours d'eau en « bon état » écologique ?

A l'échelle européenne, la directive-cadre sur l'eau (DCE) est le principal texte qui guide la politique de l'eau, dans l'optique de garantir la protection et la reconquête de la qualité des eaux et des milieux aquatiques. Elle fixe des objectifs, des méthodes et des échéances, en particulier sur l'état chimique et écologique des masses d'eau. En France, la politique de l'eau s'appuie sur quatre grandes lois¹ dont la loi de 2004 qui transpose la DCE et oriente les actions vers des objectifs de résultat. Sa mise en œuvre repose les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) au niveau de chaque bassin hydrographique. La quatrième génération de SDAGE a été approuvée en 2022 pour la période 2022 - 2027 pour les 12 bassins. Ils prévoient notamment l'atteinte du « bon état écologique », à horizon 2027, pour toutes les masses d'eau qui ne disposent pas de dérogations.

L'indicateur « état écologique » sert à évaluer la qualité de l'eau et le fonctionnement des milieux aquatiques. Il est basé sur plusieurs critères pouvant être de nature biologique (présence d'être vivants végétaux et animaux), psycho-chimique (quantité de phosphore, nitrate, pH) et hydromorphologique (état des berges, continuité de la rivière). Une échelle de cinq classes est utilisée, allant du « très bon » à « mauvais » état.

En France, en 2019, plus de 11 000 masses d'eau de surface étaient recensées, dont 94% constituant des cours d'eau. Les autres catégories concernent les plans d'eau, les eaux de transition (situées à proximité des embouchures de rivières ou des fleuves) et les eaux côtières. Quant à leur état écologique, seulement 43,1% sont en « bon état » ou « très bon état ». Cette proportion diffère selon les catégories : elle est supérieure à 50% pour les eaux côtières et de l'ordre de 44% pour les cours d'eau. En considérant uniquement ces derniers, des disparités sont observées au niveau des bassins. Par exemple, les zones de montagne se caractérisent par des cours d'eau en très bon état, du fait d'une moindre exposition aux activités humaines.

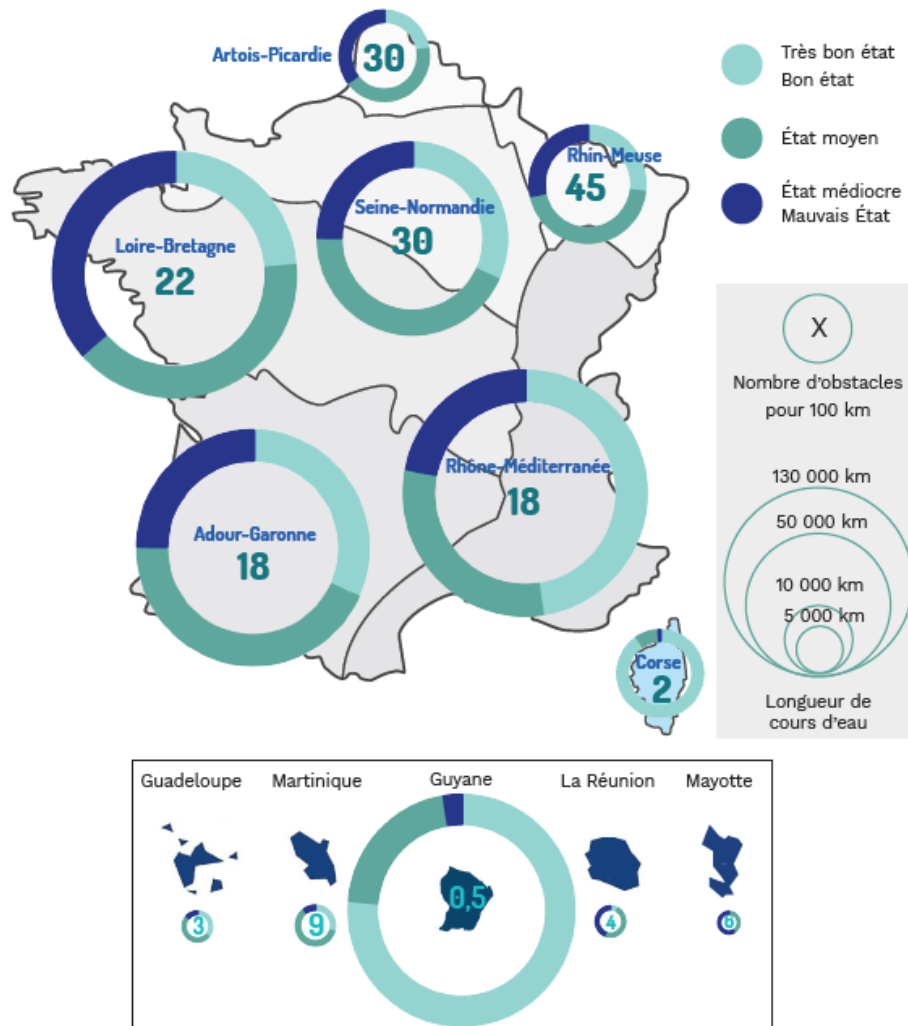
La « continuité aquatique » est aussi un paramètre fondamental pour évaluer l'état écologique d'un cours d'eau. Elle concerne la libre circulation des poissons et des sédiments à travers les cours d'eau et vers d'autres milieux aquatiques². Toutefois, aujourd'hui en France plus de 100 000 obstacles à l'écoulement sont répertoriés sur les cours d'eau, soit en moyenne 1 obstacle tous les 6 km (il peut s'agir de seuils, canaux, barrages, digues, etc.). Les cours d'eau font l'objet d'un classement en deux listes dans l'objectif d'assurer la protection et la restauration de la continuité écologique. La liste 1

¹ Eau France 2022, [Bulletin n°4 : synthèse 2019 des états des lieux des bassins](#)

² Eau France, [La continuité écologique](#)

inclut ceux sur lesquels il est interdit d'aménager de nouveaux obstacles, tandis que la liste 2 concerne ceux sur lesquels des actions sont nécessaires pour garantir la libre circulation des poissons et le transport des sédiments.

Figure 1. Etat écologique des cours d'eau (2019) et densité d'obstacles à l'écoulement (2020) par bassin hydrographique



Source : Traitement FNTF à partir des données geo.data.gouv.fr et [OFB, Collection Dataviz de l'OFB](#) sur l'état des lieux des obstacles à l'écoulement

Une étude réalisée par le cabinet de conseil Carbone 4³, estime le besoin annuel en travaux de restauration de cours d'eau à 5 000 km (en France métropolitaine uniquement). Ce chiffrage se base d'une part sur l'objectif de restauration de la continuité aquatique prévu par le Plan Biodiversité (50 000 km en 10 ans) et d'autre part, sur le taux de restauration actuel en métropole (20 000 km en 5 ans). En extrapolant ces données, le linéaire total qui serait à restaurer sur la période 2020 – 2050 peut être estimé à 150 000 km. Les coûts de travaux varient en fonction du type d'intervention à réaliser, de l'état initial du cours d'eau et de sa capacité d'ajustement, mais aussi de la maîtrise d'œuvre. Un coût moyen de restauration de l'ordre de 380 €/ml est utilisé pour chiffrer l'investissement total (un ordre de grandeur cohérent avec les fourchettes de coûts observées dans divers retours d'expérience⁴). Ainsi, l'investissement nécessaire se chiffre à 57 Md€ cumulés sur la période 2020 – 2050, soit 1,9 Md€/an.

³ Carbone 4 (2022), [le rôle des infrastructures dans la transition bas carbone et l'adaptation au changement climatique](#)

⁴ Office Française de la Biodiversité (OFB), [Recueil d'expériences sur l'hydromorphologie des cours d'eau](#)

La renaturation des cours d'eau en pratique

Le bon état écologique d'un cours d'eau est déterminé, entre autres, par sa qualité hydromorphologique (la qualité de ses berges, la continuité aquatique). Pour rétablir la morphologie altérée d'un cours d'eau, plusieurs types de travaux peuvent être entrepris⁵ :

- **Des travaux de renaturation**, plus structurels, mobilisant des moyens techniques et financiers importants, tels que la réouverture d'une portion de cours d'eau busée, le reméandrage, la reconstitution des berges et du lit mineur d'une rivière canalisée, la remise d'un cours d'eau dans son lit naturel, etc.
- **Des travaux de restauration**, plus légers, visant la diversification des habitats et le rétablissement de la fonctionnalité d'un cours d'eau. Ils concernent par exemple, la restauration de berges en technique végétale ou par enrochements, la reconstitution de la ripisylve, les aménagements piscicoles, la reconnexion du lit mineur au lit majeur, etc.
- **Des travaux pour rétablir la continuité écologique** et donc la libre circulation des espèces aquatiques et le transport naturel de sédiments. Les types de travaux à mener vont dépendre des risques évalués, de la typologie de l'obstacle et du service qu'il fournit. Il peut s'agir d'un abaissement de l'ouvrage, d'un effacement ou encore de l'aménagement de dispositifs de franchissement pour les espèces (passes à poissons, contournement, etc.).

En matière de gestion des cours d'eau de nombreux acteurs sont à l'œuvre. L'Etat est responsable de la réglementation et de la transposition en droit français des directives européennes. Au sein de chaque bassin un préfet, appuyé par les préfets de département, anime la politique de l'Etat. Il approuve aussi les SDAGE élaborés par les comités de bassin. Ces derniers sont quant à eux chargés de définir la stratégie en faveur de la protection de l'eau et des milieux aquatiques. Les Agences de l'eau (6 en métropole et 5 en outre-mer) octroient des prêts et des subventions pour la mise en œuvre des actions d'entretien et de restauration. Enfin, les collectivités territoriales sont les donneurs d'ordre en matière de travaux. Alors que la réglementation, par la mise en place des mesures de décentralisation, vise à faciliter et à améliorer la gestion des milieux aquatiques, des difficultés d'ordre juridique et d'acceptabilité persistent. Lorsque des travaux doivent être réalisés sur des cours d'eau appartenant à des acteurs privés, le processus de concertation peut s'avérer long et complexe, en raison de la multitude d'acteurs qui interviennent.

S'agissant des moyens financiers, les acteurs souhaitant entreprendre des travaux ont à leur disposition plusieurs possibilités de financement. Les Agences de l'eau accordent de subventions, à travers des redevances en provenance des usagers de l'eau. Chaque euro perçu est réinvesti pour financer des actions de préservation de la ressource en eau. Le montant de soutien financier est variable selon le type d'intervention. Entre 2013 et 2018, les Agences de l'eau ont investi plus de 300 M€ dans des actions de restauration des cours d'eau, soit en moyenne 50 M€/an. Sur la période 2019 – 2024, le budget prévu a plus que doublé. Il s'élève à 743 M€ sur la période, soit 120 M€ annuellement. Par ailleurs, il existe des dispositifs fiscaux, tels que la taxe GEMAPI (pour la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations), mais aussi des fonds dédiés au financement des actions en faveur de la protection et la préservation de ces milieux comme le fonds de prévention des risques naturels majeurs (FPRNM) – anciennement fonds Barnier – ainsi que le Fonds vert⁶ récemment annoncé.

Le rôle des entreprises de Travaux Publics

Les Travaux Publics sont des acteurs clés dans la renaturation des rivières. Les entreprises interviennent à la fois pour rétablir la morphologie des cours d'eau, mais aussi pour restaurer la continuité aquatique et préserver la biodiversité du milieu. Les opérations mises en œuvre concernent par exemple le reméandrage, la pose d'épi, la création de banquettes, le retalutage, mais aussi l'installation de passes à poissons, l'arasement total ou partiel d'un seuil, ainsi que la démolition et l'aménagement d'ouvrages. Ces interventions mobilisent le savoir-faire des entreprises du secteur essentiellement dans le domaine du génie écologique. Celui-ci englobe les activités et travaux favorisant la résilience des écosystèmes

⁵ [Programme de mesures 2022-2027 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands](#)

⁶ [Pour en savoir plus sur ce fonds](#)

et s'appuyant sur les principes de l'ingénierie écologique. En 2021, le génie écologique a représenté 2,5 Mds€ de travaux soit 56% de croissance depuis 2010⁷. Les travaux en milieu aquatique dominent le marché. Afin d'accompagner les entreprises dans leur montée en compétence dans ce domaine, la FNTP a ajouté à la nomenclature des Travaux Publics, les savoir-faire du génie écologique.

Figure 3. Métiers de Travaux Publics concernés



Conclusion

En cohérence avec l'objectif d'atteinte du « bon état » écologique des cours d'eau, formulé par la directive-cadre sur l'eau (DCE), des travaux de renaturation et de restauration seront nécessaires pour rétablir la morphologie et la continuité aquatique sur ces milieux. A l'échelle de chaque bassin hydrographique, des objectifs spécifiques au contexte local sont déclinés dans les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE). Compte tenu des objectifs nationaux et des tendances actuelles observées en matière de restauration, le besoin annuel en travaux sur les cours d'eau représente un linéaire de 5 000 km, soit un total de 150 000 km à horizon 2050. Les coûts associés sont variables et dépendent de la nature de l'intervention, l'état initial du cours d'eau et de sa capacité d'ajustement. Sur la base d'un coût moyen de 380 €/ml, la somme globale à engager d'ici à 2050 s'élève à 57 Md€, soit 1,9 Md€/an. La renaturation des cours d'eau constitue un marché d'avenir, attractif pour le secteur des Travaux Publics, mais aussi indispensable pour accompagner la France dans sa transition écologique.

POUR EN SAVOIR PLUS

Retrouvez l'intégralité de l'étude sur le site acteurspourlaplanete.fntp.fr

Valentina Langlois Salazar
langloissalazarv@fntp.fr
 01.44.13.32.22

⁷Vecteur plus & FNTP 2022, [Aménagements environnementaux et génie écologique : quels marchés, quelles tendances pour les Travaux Publics ?](#)

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

Jean-Philippe DUPEYRON Directeur adjoint Affaires Economiques

Cloé SARRABIA Conjoncture et prévisions

**Valentina LANGLOIS-
SALAZAR Aménagement du Territoire**

Sylvain SIMEON Collectivités locales
