



Conjoncture

❑ **2016 : une transition à deux vitesses**

p.3

Après avoir perdu 15% de son chiffre d'affaires ces 2 dernières années sur fond de baisse des dotations de l'Etat aux collectivités locales et de fortes instabilités institutionnelles (loi NOTRe), l'activité dans le secteur des Travaux Publics semble amorcer son redressement depuis le début de l'année 2016. Le secteur est, cependant, loin d'avoir pansé ses plaies depuis la crise de 2008 et reste peu confiant quant aux perspectives d'activité à moyen terme.

❑ **COMMENTAIRES DES CHEFS D'ENTREPRISES : Encore de nombreux obstacles à la production**

p.7

L'activité au 1^{er} semestre 2016 est fortement perturbée par les conditions météorologiques difficiles et les problèmes d'approvisionnement liés aux mouvements de grèves et aux blocages des raffineries. Malgré quelques signes encourageants de reprise, les chefs d'entreprises s'inquiètent du manque de visibilité et du caractère erratique de l'activité. Cette forte volatilité complique la gestion des besoins en matériel et en personnel qualifié. Dans ce contexte, les tensions sur les prix demeurent fortes.



Maîtres d'ouvrage

❑ **COLLECTIVITES LOCALES : Des mesures encourageantes pour 2016 et 2017**

p.10

Les annonces de François HOLLANDE en clôture du salon des Maires début juin devraient profiter aux collectivités locales : le bloc communal bénéficiera en effet en 2017 de la reconduction du plan soutien à l'investissement qui sera porté à 1,2 Md€ et sa part dans la baisse des dotations sera ramenée à 1 Md€ au lieu de 2 Md€.

❑ **MÉTROPOLES : Création, compétences, budget**

p.12

Le statut de métropole traduit une tendance à l'oeuvre depuis longtemps : la métropolisation des pays occidentaux et la concentration des activités économiques dans les grandes aires urbaines. Les 15 métropoles actuelles concentrent 51 % du PIB national et 43 % de l'emploi. Leur budget et leur capacité d'investissement vont faire d'elles un maître d'ouvrage majeur pour le secteur des Travaux Publics.

☐ **SRADDET : Les régions à la manœuvre de l'aménagement du territoire** p.16

La loi NOTRe continue de produire ses effets. L'article 10 prévoit notamment la création d'un schéma d'aménagement du territoire, le SRADDET, qui se substituera à différents schémas existants. Son caractère prescriptif donne à la région un rôle moteur dans l'élaboration de la politique d'aménagement du territoire.



Territoires & Infrastructures

☐ **INFRASTRUCTURES ET CROISSANCE VERTE : Comment financer les investissements ?**

p.20

La transition écologique est un enjeu majeur des 15 prochaines années. L'investissement dans des infrastructures adaptées contribue fondamentalement à la mettre en œuvre et est générateur de croissance, une « croissance verte » respectueuse de l'environnement. Pour réussir la transition écologique, de nouvelles ressources financières devront être affectées aux infrastructures. Cet article propose plusieurs pistes de réflexion pour répondre à cette problématique de financement.

☐ **GRAND PARIS : Un impact socio-économique majeur**

p.27

La compétition croissante entre les métropoles internationales combinée à la stagnation du développement économique et social de la France, nécessite une réaction forte. Avec un investissement de plus de 30 milliards d'euros, le projet du Grand Paris est taillé pour répondre à ces enjeux. Cet article présente les caractéristiques de ce projet et dresse le panorama des impacts socio-économiques qu'il suscite en France et dans le secteur des Travaux Publics. Enfin, il fait le point sur son état d'avancement.

☐ **CANAL SEINE-NORD-EUROPE : Etat des lieux du projet et de son financement**

p.40

S'intégrant dans un grand réseau fluvial européen, le projet de canal Seine-Nord Europe prévoit la réalisation d'un canal à grand gabarit, long de 107 km, entre l'Oise (Compiègne) et le canal Dunkerque-Escaut (Cambrai). La mise en service du projet, attendue pour 2023-2025, a vocation à créer une offre alternative aux poids lourds compétitive sur cet axe où les marchandises circulent presque exclusivement par la route. L'objectif est de développer le débouché fluvial qui bénéficiera à tous les grands ports maritimes et fluviaux de la Seine à l'Escaut.

☐ **INFOS CHANTIERS – 2^{ème} TRIMESTRE 2016**

p.44



Actualité documentaire

2016 : une transition à deux vitesses

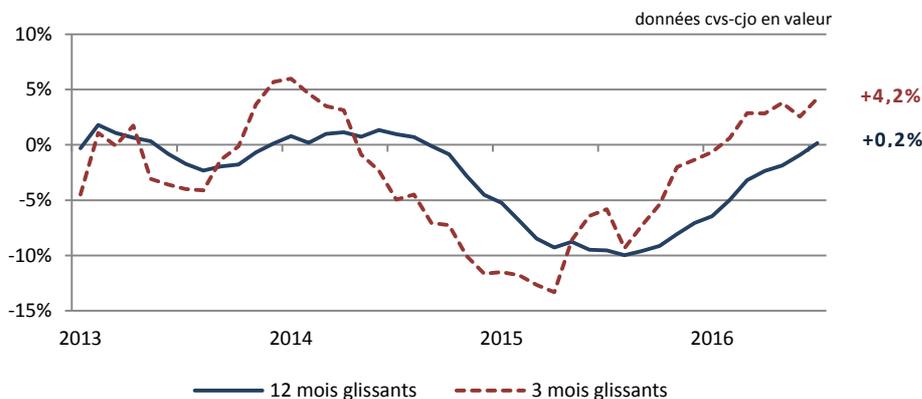
Après avoir perdu 15% de son chiffre d'affaires ces 2 dernières années sur fond de baisse des dotations de l'Etat aux collectivités locales et de fortes instabilités institutionnelles (loi NOTRe), l'activité dans le secteur des Travaux Publics semble amorcer son redressement depuis le début de l'année 2016. Le secteur est, cependant, loin d'avoir pansé ses plaies depuis la crise de 2008 et reste peu confiant quant aux perspectives d'activité à moyen terme.

NB : sauf mention contraire, les données présentées sont corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables

Un redressement de l'activité très disparate L'inflexion de l'activité est en marche

Confronté à l'une des pires crises de son histoire, le secteur des Travaux Publics présente, [ces 7 premiers mois de l'année 2016](#), des premiers signes d'inflexion de l'activité. Malgré les inondations et les grèves courant mai-juin qui ont fragilisé l'activité de nombreuses entreprises de Travaux Publics, les facturations progressent de +3,0% (par rapport à janvier-juillet 2015). D'après [les entrepreneurs de Travaux Publics interrogés en juillet 2016](#), cette progression est principalement tirée par le secteur privé.

Travaux réalisés



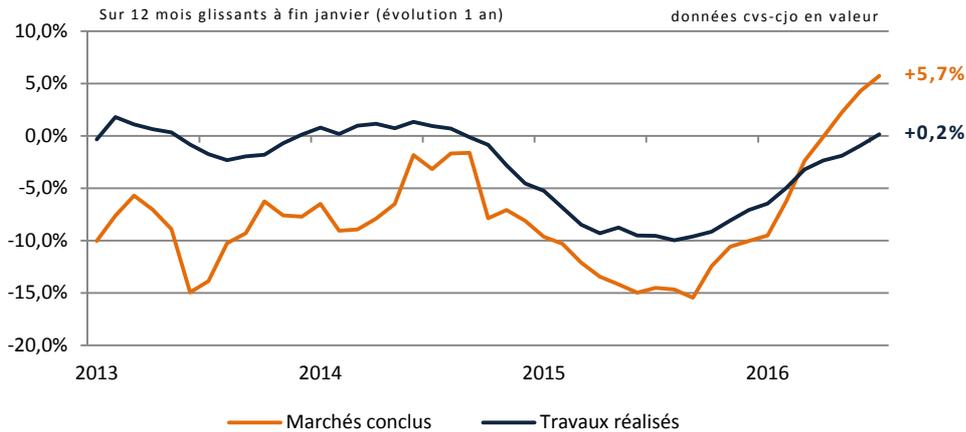
Source : Enquête mensuelle FNTP

Après 20 mois de baisse ininterrompue de l'activité, ce redressement est un signal positif mais reste encore trop faible pour laisser entrevoir une réelle reprise du secteur. Les travaux réalisés sur ces 12 derniers mois viennent tout juste de se stabiliser et leur niveau reste à peu près équivalent à celui enregistré en plein cœur de la crise (2014-2015).

Un redressement à deux vitesses devrait se poursuivre ces prochains mois

L'évolution plus dynamique des marchés conclus laisse entrevoir une poursuite du redressement de l'activité. Les prises de commandes sont en hausse de +12,8% en cumul depuis janvier et de +5,7% sur ces 12 derniers mois.

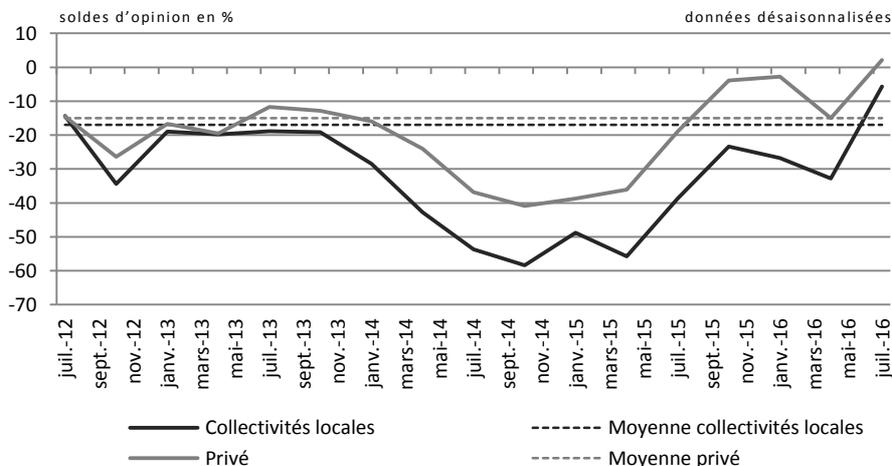
Marchés conclus



Source : Enquête mensuelle FNTF

[Les résultats de l'enquête d'opinion de juillet 2016](#) semblent corroborer l'idée d'une poursuite de l'inflexion de l'activité ces 3 prochains mois. Les chefs d'entreprises de Travaux Publics sont nettement plus optimistes quant aux perspectives d'activité du 3^{ème} trimestre 2016. Le solde d'opinion correspondant à l'activité prévue s'améliore par rapport à avril et dépasse sa moyenne de longue période pour la première fois depuis octobre 2013. Si ce plus grand optimisme est surtout porté par le secteur privé, les perspectives d'activité auprès des collectivités locales s'améliorent également. Le solde d'opinion correspondant dépasse sa moyenne de longue période ce qui n'était pas arrivé depuis juillet 2012.

Opinion sur l'activité future dans les Travaux Publics



Source : enquête d'opinion INSEE/ FNTF

Ce redressement au 3^{ème} trimestre s'annonce, cependant, très disparate selon les spécialités et les régions. Toutes les spécialités des Travaux Publics affichent des perspectives d'activité plus encourageantes pour ces 3 mois à venir à des degrés plus ou moins prononcés. En revanche, au niveau régional, la morosité reste de mise dans plus d'un tiers des régions (anciennes limites administratives), ces dernières représentant elles-mêmes près d'un tiers du chiffre d'affaires.

Le manque de visibilité demeure inquiétant Le niveau de carnets de commandes reste très bas

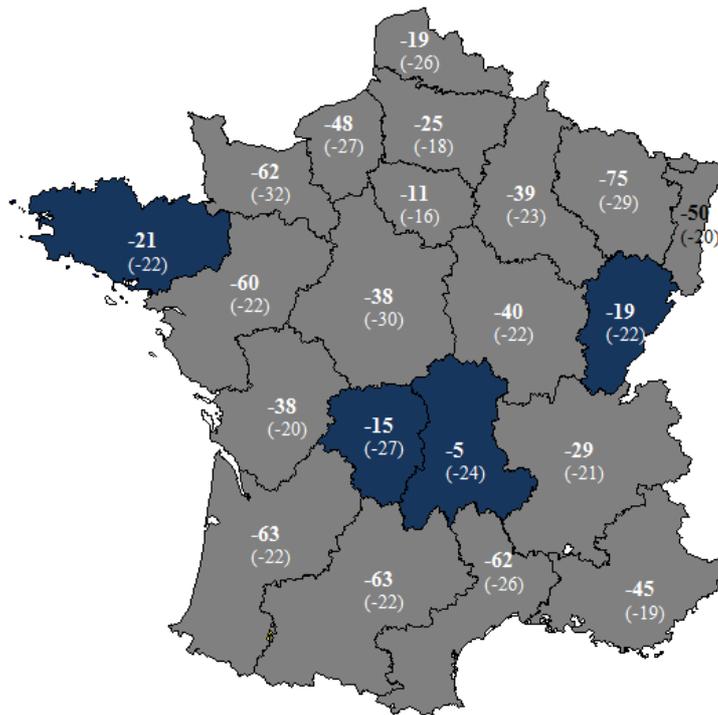
Avec un niveau de carnets de commandes bien inférieur à la normale et un manque de dynamisme des appels d'offres marchés publics, les perspectives d'activité à plus long terme demeurent très floues.

Malgré une amélioration, les chefs d'entreprises de Travaux Publics font état d'un niveau de carnets de commandes encore bien inférieur à la normale pour la saison. En juillet, le solde d'opinion correspondant (-41) reste en-dessous de sa moyenne de longue période (-23).

Au niveau régional, plus de 4/5 des régions (anciennes limites administratives), représentant plus de 90% du chiffre d'affaires des Travaux Publics, enregistrent encore un niveau de carnets de commandes inférieur à la normale.

La dynamique est également très inégale selon les spécialités avec des carnets de commandes encore insuffisants dans la plupart des métiers à l'exception des travaux en site maritime, des travaux électriques et des travaux de la filière eau, environnement et canalisations.

Opinion sur les carnets de commandes dans les Travaux Publics



- Supérieure à la moyenne de longue période
- Inférieure à la moyenne de longue période

Source : enquête d'opinion INSEE/ FNTTP
La moyenne de longue période figure entre parenthèse en italique

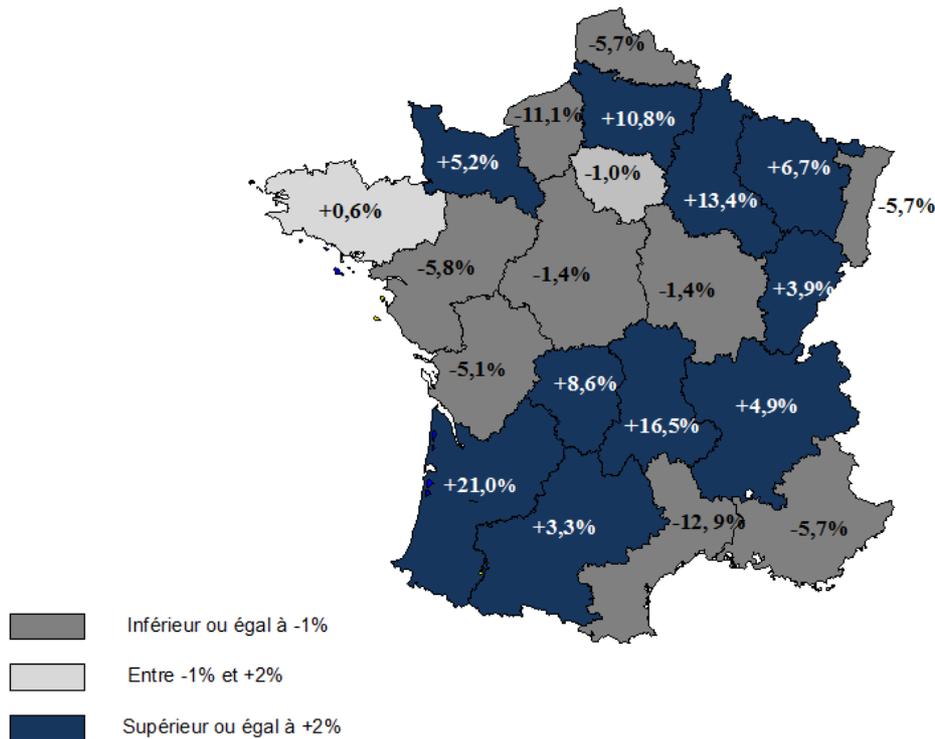
La reprise du montant des appels d'offres s'essouffle

Du côté des appels d'offres, la dynamique deancements des appels d'offres marchés publics s'essouffle.

Depuis avril 2016 (date de mise en vigueur de la réforme des marchés publics), les appels d'offres sont orientés à la baisse. Cette mauvaise performance ces 5 derniers mois a anéanti la dynamique positive du 1^{er} trimestre 2016 (+7,3%). En cumul depuis janvier, les appels d'offres affichent ainsi un recul de -2,5% à fin août. Ce repli concerne à peu près tous les maîtres d'ouvrages à l'exception des grands opérateurs et touche toutes les spécialités sauf les voies ferrées.

Les appels d'offres sur ces 12 derniers mois présentent ainsi des évolutions très disparates selon les spécialités et les régions. Seuls les appels d'offres pour les travaux de voies ferrées (+39,9% en lien avec la modernisation du réseau ferré), de canalisations (+2,1%), de génie civil (+1,5%) et de travaux routiers (+1,3%) demeurent en progression sur un an.

Appels d'offres Travaux Publics



Source : Vecteur Plus
Evolution de septembre 2015 à août 2016/septembre 2014-août 2015

Au niveau régional, cette forte hétérogénéité des situations est particulièrement marquée. Plus de la moitié des régions (anciennes limites administratives) présentent un montant d'appels d'offres en recul sur ces 12 derniers mois (soit près de 67% du chiffre d'affaires des Travaux Publics).

Conclusion

Faisant suite à de sombres années, l'activité dans le secteur des Travaux Publics affiche depuis le début de l'année 2016 de premiers signes de redressement. Si cette inflexion de l'activité constitue un signe positif, les chefs d'entreprises restent inquiets du manque de visibilité du secteur. Ce manque de visibilité, qui s'exprime via un montant de carnets de commandes très bas et des appels d'offres en berne, varie fortement selon les régions et les spécialités. Il nourrit, par ailleurs, un certain nombre d'inquiétudes quant aux perspectives d'activité à moyen terme dans le secteur des Travaux Publics.

Malgré quelques grands projets à venir (Grand Paris, plan de relance autoroutier,...) et plusieurs propositions du gouvernement positives pour le secteur des Travaux Publics (la réduction de moitié de la baisse des dotations de l'Etat aux communes et un éventuel second plan de relance autoroutier), la visibilité reste insuffisante et les perspectives d'activité floues notamment auprès de la clientèle publique. Pour 2017, le comportement des collectivités locales et les décisions politiques qui pourront être prises en matière d'investissement public en infrastructures seront déterminants pour redonner confiance à un secteur encore convalescent.

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

COMMENTAIRES DES CHEFS D'ENTREPRISES : Encore de nombreux obstacles à la production

L'activité au 1^{er} semestre 2016 est fortement perturbée par les conditions météorologiques difficiles et les problèmes d'approvisionnement liés aux mouvements de grèves et aux blocages des raffineries. Malgré quelques signes encourageants de reprise, les chefs d'entreprises s'inquiètent du manque de visibilité et du caractère erratique de l'activité. Cette forte volatilité complique la gestion des besoins en matériel et en personnel qualifié. Dans ce contexte, les tensions sur les prix demeurent fortes.

NB : Ces observations sont extraites de [l'enquête d'opinion de juillet 2016](#).

Activité, obstacles à la production et perspectives des Travaux Publics

- « A noter que les grèves de nos raffineries françaises entre le 20 mai et le 20 juin environ ont eu des répercussions financières désastreuses sur l'économie de notre entreprise. Pour simplement poursuivre notre activité durant cette période, nous avons été contraints d'acheter de la matière première à l'étranger dont le surcoût induit est très important. Face à ces surcoûts, aucune aide financière ne nous a été proposée. Que faire ? »
- « L'activité se concentre sur quelques mois où nous manquons de matériel et de personnel qualifié. Le matériel interne à l'entreprise, du fait de cette concentration de l'activité, ne s'amortit pas sur l'année mais seulement sur 3 à 4 mois avec obligation de sous-traiter ou louer d'où une perte de rentabilité alors que les prix sont déjà très bas. »
- « Nous ne trouvons personne sur le monde du travail, pénurie de main d'œuvre dans le BTP. »
- « Cette période (m-3/m+3) nous motive dans l'espoir d'un vrai retour (nos marges sont bonnes). La motivation des troupes est en hausse (primes exceptionnelles distribuées). »
- « Nombreuses affaires à l'étude cet été pour des démarrages début 2017. Le niveau des prix est toujours très bas. Des recrutements en encadrements et techniciens sont en cours. »
- « Pas de visibilité à moyen terme. Un carnet de commandes qui nous inquiète en vue de la fin du dernier trimestre et du premier trimestre 2017. »
- « Activité du 3^{ème} trimestre assuré. Par contre, manque très fort d'activité pour le 4^{ème} trimestre et aucune activité pour le 1^{er} trimestre 2017. »
- « Une prise de commandes en berne sur un marché déprimé... Seul point encourageant, une reprise marquée des consultations et des appels d'offres. »
- « Problème d'approvisionnement en bitume qui freine nos travaux de voiries communales. Nous avons alerté nos élus mais les retards pris aujourd'hui seront inévitablement problématiques à la rentrée. »
- « Grosse demande pour la période estivale (encore une fois, nous travaillons en dent de scie !). »
- « Activité en mai et en juin fortement impactée par la grève des raffineries. »
- « Baisse sensible des appels d'offres en juin et en juillet surtout dans le secteur des « Canalisations ». Des chantiers décalés en raison de retard d'attribution de subventions par l'Agence de l'Eau. Des projets remis en cause par des engagements de subventions de l'Agence de l'Eau eux-mêmes remis en cause après la procédure d'appels d'offres. »

□ « Certains marchés pour lesquels nous sommes officiellement attributaires ne sont pas confirmés. Les mairies concernées auraient des soucis de subventions pour lesquelles les courriers des instances régionales et/ou départementales ne sont pas encore arrivés. »

□ « Travail en dent de scie. Alternance de manque de main d'œuvre et de manque d'activité. »

□ « Pluies et inondations ont stoppé les chantiers d'où une baisse du chiffre d'affaire que l'on ne compensera pas malgré une demande plus forte en cette période estivale. »

□ « Après un trimestre atone lié aux conditions météorologiques mais aussi au retard dans le lancement des marchés des communes et des départements, l'activité est repartie. Pour autant, le retard est très important et il n'est pas du tout certain que le second semestre puisse nous permettre de remonter la pente. Il faut s'attendre à une nouvelle baisse du chiffre d'affaire en 2016 d'autant que les prix restent désespérément bas. »

□ « Manque de matériel et de main d'œuvre sur des travaux spécifiques uniquement (enrobés). Etat sinistré de certains départements. »

□ « Manque de visibilité pour pouvoir embaucher. »

□ « Le dernier trimestre a été très perturbé par de fortes intempéries, d'où une baisse d'activité importante. »

□ « Baisse sensible des appels d'offres en juin et en juillet, surtout dans le secteur des canalisations. Des chantiers ont été décalés en raison de retard d'attribution de subventions par l'Agence de l'Eau. »

□ « Manque de régularité de la commande publique et privée. Nous avons travaillé au ralenti jusqu'à fin mai avec une montée en puissance en juin puis une surcharge de travail sur les mois de juillet, août et septembre. »

□ « Chute continue du niveau du chiffre d'affaires. Depuis 2013, la baisse du niveau d'activité est assez forte, toutefois un nombre de dossier d'appels d'offres plus important nous laisse entrevoir une amélioration en fin d'année. »

□ « Nous constatons une belle reprise des appels d'offres (conséquence directe des budgets de mars ou avril) pour les collectivités locales. Quelques projets immobiliers privés sont également sur la table des négociations mais le démarrage de ces travaux ne se fera qu'en septembre. Juillet et Août seront donc encore très mauvais. Comment tenir ? La CNETP doit nous soutenir et nous aider, la reprise est là pour septembre... »

□ « Toujours aucune visibilité. L'activité est portée par l'Île de France. La région Centre a une activité atone. »

□ « La commande publique n'est pas maîtrisée en termes de calendrier et de financements. »

□ « Impossible de savoir s'il y a une reprise ou si c'est une surcharge ponctuelle ! Aujourd'hui, le nombre d'appels d'offres semble, à nouveau, ressembler à de mauvais souvenirs pas si lointains. »

□ « Manque de visibilité macroéconomique à moyen et long terme. »

□ « Aucune visibilité au-delà de nos 4 mois d'activité à plein. Toujours en survie... »

Prix, délais de paiement et trésorerie

□ « Toujours des décalages de démarrage de chantiers. Prix toujours bas pour obtenir des marchés. Volume d'appels d'offres important sur le 2nd trimestre et volume de travail à réaliser sur le 3^{ème} et 4^{ème} trimestre important. Attention, de plus en plus de collectivités ne respectent pas les conditions de paiement légales. »

□ « Manque de trésorerie. »

□ « Sursaut d'activité depuis mai 2016 jusqu'à octobre mais la visibilité reste floue. Les prix restent très bas et cependant les entreprises ont fait le plein pour cet été et le début de l'automne. »

□ « Trop de charges et pas d'accompagnement

bancaire. »

□ « L'organisation et la planification des travaux deviennent impossibles. Les maîtres d'ouvrages mettent de plus en plus de temps à notifier les marchés et imposent de plus en plus de dates de démarrage incompatibles avec le délai de préparation des chantiers et surtout avec les délais administratifs légaux (DICT, demandes d'arrêtés,...). »

□ « Second trimestre avec une activité pénalisée par les conditions climatiques et le niveau de prix très bas de fin et début d'année. Cependant, le volume d'affaires reste constant et régulier dans les réponses d'appels d'offres. »

□ « Un carnet de commandes revu à la hausse en volume, mal orienté en marge avec des trous importants sur le 2nd trimestre. Un niveau de prix globalement très bas. L'augmentation constatée des affaires à l'étude n'a pas d'influence sur le niveau des prix. Toujours et de plus en plus, une ligne de démarcation marquée entre zones rurales et métropoles. »

□ « Si ce volume se maintient au 3^{ème} trimestre, le niveau de prix devrait pouvoir s'améliorer et devenir normal. »

□ « Les collectivités locales ont toujours un trop grand délai pour l'échéance des règlements ce qui fragilise notre trésorerie. »

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

COLLECTIVITES LOCALES : Des mesures encourageantes pour 2016 et 2017

Les annonces de François HOLLANDE en clôture du salon des Maires début juin devaient profiter aux collectivités locales : le bloc communal bénéficiera en effet en 2017 de la reconduction du plan soutien à l'investissement qui sera porté à 1,2 Md€ et sa part dans la baisse des dotations sera ramenée à 1 Md€ au lieu de 2 Md€.

Fonds de soutien à l'investissement communal reconduit en 2017

Mis en place en 2016, le fonds de soutien à l'investissement des communes sera reconduit en 2017. Il sera porté à 1,2 Md€ contre 1 Md€ cette année. Une première enveloppe de 600M€ sera consacrée aux priorités nationales d'investissement qui concernent notamment les énergies renouvelables, la transition énergétique et les infrastructures de mobilité. Une seconde enveloppe de 600 M€ servira d'une part à augmenter de 200M€ la Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR) qui sera portée à 1Md€ et qui permet de financer les projets des communes rurales et le reste de cette enveloppe viendra d'autre part soutenir les opérations de revitalisation des centres-bourgs.

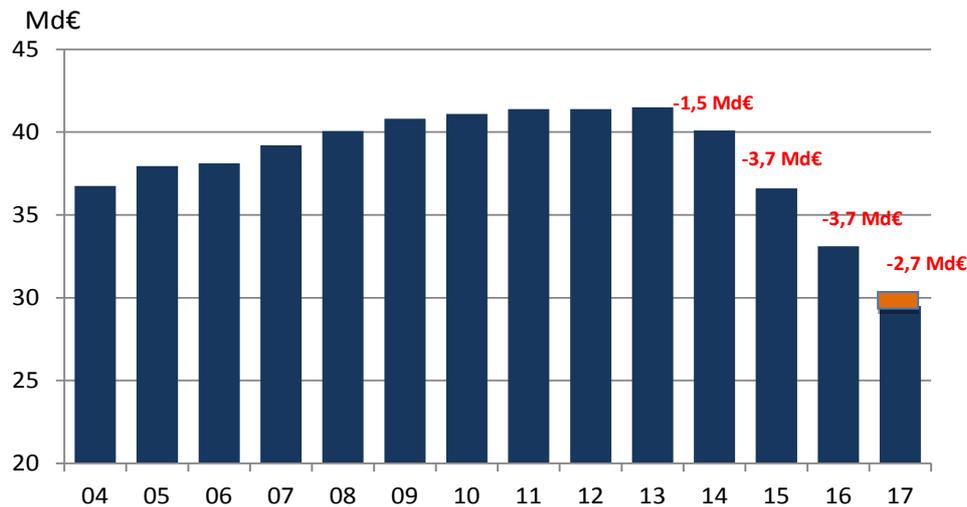
Opérations ciblées par le fonds de soutien à l'investissement



Réduction de la baisse des dotations du bloc communal

L'annonce la plus symbolique et la plus susceptible d'avoir un impact sur l'activité des Travaux Publics demeure la réduction de la baisse des dotations du bloc communal. Les dotations de l'Etat au bloc communal ne baisseront en effet que de 1 Md€ contre 2 Md€ initialement attendu. La baisse pour l'ensemble des collectivités locales sera donc ramenée à 2,7 Md€ au lieu de 3,7 Md€.

Evolution de la DGF versée aux Collectivités locales



Cette mesure permettra probablement un rebond de l'investissement local. Moody's prévoit par exemple une reprise de 5% pour l'investissement du bloc communal en 2017.

En revanche les annonces ne concernent pas les échelons départemental et régional. Les départements devront donc supporter la plus grosse part de réduction des dotations en plus du transfert de la part de CVAE de 25% aux régions. Par ailleurs, après des mois de négociations, le gouvernement et l'Assemblée des départements de France (ADF) n'ont pas trouvé d'accord sur les modalités de recentralisation du versement du RSA. Celui-ci reste donc à la charge des départements. Selon une étude de Standard & Poor's, un transfert du RSA à l'Etat aurait pu permettre un redressement du taux d'épargne brute des départements et une stabilisation de leurs dépenses d'investissement au niveau de 2015, voire une légère augmentation.

Quant aux régions, si dans un premier temps une Taxe Spéciale d'Équipement (TSE) devait leur apporter 600 M€ de recettes, l'opposition de l'ARF face à cette nouvelle hausse de la fiscalité vient la remettre en question. L'association d'élus demande au gouvernement de réfléchir à une autre piste pour dégager ce financement nécessaire à la réalisation des compétences des régions en matière de développement économique. Elle réclame également une part de la fiscalité écologique pour qu'elles puissent assumer leurs compétences élargies liées à la transition énergétique.

Conclusion

D'autres annonces faites par F. Hollande produiront des effets plus marginaux ou plus lointain : la refonte de la DGF fera l'objet d'un projet de loi spécifique en 2018, les incitations financières pour la création des communes nouvelles qui sont prolongées jusqu'à la fin de l'année et l'automatisation de la collecte du FCTVA qui pourrait ouvrir la voie à un remboursement anticipé.

L'ensemble de ces mesures, associées à une reprise plus globale de l'économie française, créeront un climat plus favorable à l'activité des Travaux Publics en 2016 et 2017. Il faudra toutefois surveiller plusieurs éléments, notamment le dynamisme des recettes fiscales et l'évolution des dépenses sociales des collectivités.

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

MÉTROPOLES : Création, compétences, budget

Le statut de métropole traduit une tendance à l'oeuvre depuis longtemps : la métropolisation des pays occidentaux et la concentration des activités économiques dans les grandes aires urbaines. Les 15 métropoles actuelles concentrent 51 % du PIB national et 43 % de l'emploi. Leur budget et leur capacité d'investissement vont faire d'elles un maître d'ouvrage majeur pour le secteur des Travaux Publics.

La création des métropoles

La première collectivité à obtenir ce statut a été la métropole de Nice en 2012. Les autres ont été créées par la loi MAPTAM du 27 janvier 2014. Il existe actuellement 15 métropoles : 12 métropoles de droit commun, 2 à statut particulier, la métropole du Grand Paris et la métropole d'Aix-Marseille-Provence et une collectivité territoriale à statut particulier, Lyon Métropole, qui cumule sur son territoire les compétences d'une métropole et celle du département. La loi va par ailleurs être assouplie afin que d'autres intercommunalités accèdent au statut de métropoles.

Date de création	Métropoles
2012	Nice
2014	Bordeaux, Brest, Grenoble, Lille, Lyon, Montpellier, Nantes, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulouse
1 ^{er} janvier 2016	Paris et Marseille-Aix
1 ^{er} juillet 2016	Nancy
Prochainement	Dijon, Orléans, Saint-Etienne, Toulon

Les critères à remplir

Pour devenir une métropole une intercommunalité doit intégrer le chef-lieu de région et porter sur une agglomération d'au moins 400 000 habitants ou intégrer un bassin d'emploi de 400 000 habitants et exercer un panier précis de grandes compétences.

Dans le projet de loi relatif au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain discuté en Conseil des ministres le 3 août, des dispositions reviennent sur les conditions fixées par la loi MAPTAM. L'obligation pour l'ensemble de 400 000 habitants de se trouver dans le périmètre du chef-lieu de région est supprimée et un EPCI peut devenir une métropole s'il est le centre d'une zone d'emplois, « comptant plus de 400 000 habitants, et dans le périmètre desquels se trouve le chef-lieu de région ».

Les compétences des métropoles

Ce que prévoit les lois MAPTAM et NOTRe

Les métropoles exercent de plein droit un certain nombre de compétences sur leur territoire :

Domaines	Compétences
Développement et aménagement économique, social et culturel	création, aménagement et gestion des zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire ; actions de développement économique ; construction, aménagement, entretien et fonctionnement d'équipements culturels, socioculturels, socio-éducatifs et sportifs d'intérêt métropolitain
Aménagement de l'espace métropolitain	schéma de cohérence territoriale et schéma de secteur ; organisation des transports publics ; création, aménagement et entretien de voirie ; signalisation ; abris de voyageurs ; parcs et aires de stationnement et plan de déplacements urbains
Politique locale de l'habitat	programme local de l'habitat ; politique du logement ; aides financières au logement social ; actions en faveur du logement social ; actions en faveur du logement des personnes défavorisées ; amélioration du parc immobilier bâti, réhabilitation et résorption de l'habitat insalubre
Politique de la ville	élaboration du diagnostic du territoire et définition des orientations du contrat de ville ; animation et coordination des dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et sociale ainsi que des dispositifs locaux de prévention de la délinquance
Gestion des services d'intérêt collectif	assainissement et eau ; services d'incendie et de secours
Protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie	gestion des déchets ménagers et assimilés ; lutte contre la pollution de l'air, les nuisances sonores ; contribution à la transition énergétique ; soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ; création, aménagement, entretien et gestion de réseaux de chaleur ou de froid urbains

De plus, avant le 1^{er} janvier 2017, chaque métropole devra passer une convention avec le département et récupèrera au minimum 3 groupes de compétences parmi les suivants :

- Fonds de solidarité pour le logement,
- Service d'action sociale,
- Programme départemental d'insertion,
- Aide aux jeunes en difficulté,
- Actions de prévention spécialisée,
- Personnes âgées et actions sociales sauf prestations légales d'aide sociale,
- Tourisme, culture et **équipements sportifs**,
- Collèges,
- **Gestion des routes départementales**

A défaut de convention avant 2017, la totalité des groupes de compétences sera transférée de plein droit à la métropole (à l'exception des collèges). S'agissant de la « voirie départementale », le texte organise son transfert de plein droit à la métropole au 1^{er} janvier 2017 à défaut d'une convention organisant les modalités d'exercice de cette compétence par le département.

Le Pacte Etat - Métropoles

Le 6 juillet dernier à Lyon, le Premier ministre et les Présidents des 15 métropoles ont signé le Pacte Etat - Métropoles définissant certains engagements respectifs. Afin d'affirmer la place des métropoles dans la nouvelle donne institutionnelle, il s'agit :

- d'accompagner et de faciliter le transfert de certaines compétences des Départements ou des Régions aux métropoles, par voie de convention ;
- de garantir aux métropoles des conditions adaptées d'exercice de leurs compétences ;
- de renforcer leur légitimité démocratique ;
- de clarifier et d'améliorer certaines dispositions budgétaires et comptables.

Les compétences définies par la loi ne sont donc pas fixes et elles pourront se développer selon les choix faits localement. Le numérique, s'il n'est pas identifié en tant que tel dans les compétences des métropoles, est un domaine dans lequel elles s'investissent de manière significative. Les outils de la « Ville intelligente » ou « smart city » permettent en effet d'améliorer la qualité des services urbains et ainsi de répondre aux nouvelles demandes des entreprises et des citoyens.

Un maître d'ouvrage incontournable pour le secteur des Travaux Publics

Le poids des métropoles dans l'ensemble des collectivités

Les métropoles rassemblent 16,6 millions d'habitants soit 26% de la population française. Les 3 principales métropoles, Paris, Marseille et Lyon regroupent à elles seules 10 millions d'habitants. En termes économiques, les métropoles réalisent, [selon le CGET](#), 51% du PIB national et concentrent 43% de l'emploi national.

Le poids des métropoles pour le secteur des Travaux Publics

Depuis le 1^{er} janvier 2016 les métropoles établissent leurs budgets suivant une nouvelle nomenclature, la M57. Dans le détail les comparaisons avec 2015 sont donc complexes. Toutefois l'étude approfondie des fonctions et sous-fonctions des budgets primitifs 2016 montre que les 12 métropoles (hors Grand Paris, Nancy passera à la M57 en 2017 et les données de Montpellier Métropole ne sont pas encore disponibles) dépensent environ 2,6 Md€ dans les activités de Travaux Publics.

Les dépenses TP de 12 métropoles dans les budgets primitifs 2016

M€		Investissement direct - Travaux	Subventions	Entretien - Article 615	Total
Transports urbains et gares		1 057	67	1	1 125
Voirie et routes		572	47	102	721
Eau & Assainissement		409	9	4	423
Aménagements urbains		149	75	12	235
Energie, environnement, déchets		45	8	3	55
Total		2 232	206	122	2 560

Conclusion

Bien qu'encore peu nombreuses, les métropoles sont devenues des acteurs majeurs dans le paysage institutionnel français. D'un point de vue démographique, elles pèseront d'ici peu environ 30% de la population française.

Elles exercent de nombreuses compétences dans des domaines importants et variés (aménagement du territoire, voirie, développement durable...), tendance qui s'accroîtra encore à partir du 1^{er} janvier 2017.

Les montants dépensés dans les activités liées aux Travaux Publics dépassent les 2,6 Md€ et devraient là aussi croître avec le transfert des routes départementales et la montée en puissance de la métropole du Grand Paris. Il s'agira d'être attentif aux montants consacrés à l'investissement et l'entretien de la voirie alors que les crédits qui leur ont été alloués ont baissé de façon continue dans les départements depuis 2007.

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

SRADDET : Les régions à la manœuvre de l'aménagement du territoire

La loi NOTRe continue de produire ses effets. L'article 10 prévoit notamment la création d'un schéma d'aménagement du territoire, le SRADDET, qui se substituera à différents schémas existants. Son caractère prescriptif donne à la région un rôle moteur dans l'élaboration de la politique d'aménagement du territoire.

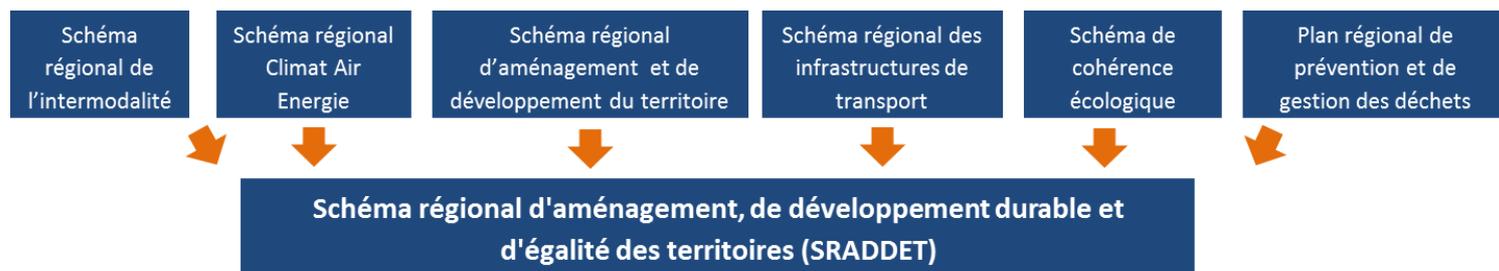
Un document somme créé par la loi NOTRe

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) a été instauré par la loi NOTRe du 7 août 2015. Ce document prescriptif de planification a vocation à se substituer au schéma régional d'aménagement de développement du territoire (SRADT).

Il regroupe plusieurs schémas existant ou à élaborer courant 2016 : le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), le schéma régional de l'intermodalité (SRI), ou encore le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD). Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) sera intégré de même que, éventuellement le schéma d'aménagement numérique.

Le PRPGD sera élaboré en remplacement du plan régional ou interrégional de prévention et de gestion des déchets dangereux, du plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux et du plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets issus du Bâtiment et des Travaux Publics. Son élaboration doit avoir lieu dans les 18 mois suivants la publication de la loi donc avant début février 2017. Dès l'adoption du SRADDET, ce dernier se substituera au PRPGD. Plus d'informations dans le [Bulletin d'Informations de la FNTF consacré au PRPGD](#).

Les documents constitutifs du SRADDET



Le contenu du SRADDET

Un [décret](#) du 3 août 2016 est venu préciser les modalités de mise en œuvre du SRADDET. Des précisions sont apportées sur son contenu. Le SRADDET sera composé :

- D'un **rapport** qui fait "la synthèse de l'état des lieux de l'aménagement, du développement durable et de l'égalité des territoires dans la région, identifie les enjeux dans les domaines de compétence du schéma, expose la stratégie régionale et fixe les objectifs qui en découlent". Il sera accompagné d'une carte synthétique illustrant ces objectifs qui pourra être déclinée en plusieurs cartes. Le texte précise le contenu des objectifs du schéma.

- D'un **fascicule** de règles générales structuré en chapitres "dont le nombre, les thèmes et l'articulation sont librement décidés par la région, dans les domaines de compétence du schéma". Il peut intégrer des "propositions de mesures d'accompagnement destinées aux autres acteurs de l'aménagement et du développement durable régional" et "comprend les modalités et indicateurs de suivi et d'évaluation de l'application des règles générales et de leurs incidences".

- D'**annexes** qui comportent "le rapport sur les incidences environnementales établi dans le cadre de l'évaluation environnementale du schéma; l'état des lieux de la prévention et de la gestion des déchets dans la région constitué des éléments et la prospective de l'évolution tendancielle des quantités de déchets produites sur le territoire, le diagnostic du territoire régional, la présentation des continuités écologiques retenues pour constituer la trame verte et bleue régionale, le plan d'action stratégique et l'atlas cartographique".

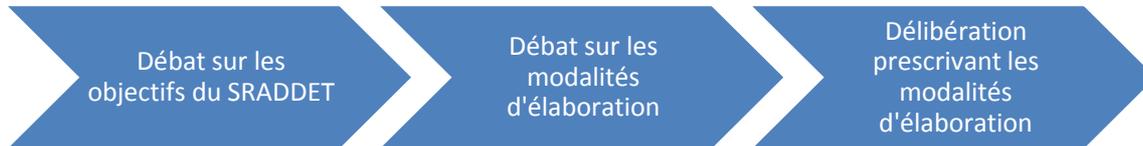
Peuvent en outre figurer dans ces annexes "tous documents, analyses, évaluations et autres éléments utilisés pour élaborer le schéma que la région estime nécessaire de présenter à titre indicatif ainsi que ceux qui portent sur la mise en œuvre de celui-ci, notamment la contribution attendue du contrat de plan Etat-région".

Domaines	Objectifs inscrits dans le rapport	Règles générales du schéma inscrites dans le fascicule
Transport de personnes, transport de marchandises intermodalité et développement des transports	<ul style="list-style-type: none"> - Optimisation de l'utilisation des réseaux et équipements existants et complémentarité entre les modes et la coopération des opérateurs au regard des évolutions prévisibles de la demande de transport - Articulation entre les différents modes de déplacement, (pôles d'échange...) - Cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional - Cohérence des dispositions des PDU limitrophes et la coordination des politiques de transport et de mobilité des autorités organisatrices 	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la région - Mesures de nature à favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des PDU limitrophes - Mesures pour assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, pour la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport - Modalités de coordination relatives aux pôles d'échanges stratégiques - Identification des aménagements nécessaires à la mise en œuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements
Climat, air, énergie	<ul style="list-style-type: none"> - Atténuation du changement climatique - Adaptation au changement climatique - Lutte contre la pollution atmosphérique -Maîtrise de la consommation d'énergie, tant primaire que finale, notamment par la rénovation énergétique et le développement des énergies renouvelables et des énergies de récupération (éolien, biomasse...) 	<p>Mesures favorables au développement des énergies renouvelables et de récupération</p>
Protection et restauration de la biodiversité	<p>Identification des espaces formant la trame verte et bleue déterminés notamment par une analyse des enjeux régionaux relatifs à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques, qui sont hiérarchisés et spatialisés</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Règles permettant le rétablissement, le maintien ou l'amélioration de la fonctionnalité des milieux nécessaires aux continuités écologiques - Actions de gestion, d'aménagement ou d'effacement des éléments de fragmentation - Mesures conventionnelles et d'accompagnement permettant d'atteindre les objectifs de préservation et de remise en bon état de la fonctionnalité des continuités écologiques
Prévention, de recyclage et de valorisation des déchets	<p>Déclinaison des objectifs nationaux et adaptation aux particularités territoriales et définition des priorités</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer - Une ou plusieurs installations de stockage des déchets non dangereux et une ou plusieurs installations de stockage de déchets inertes sont prévues, en justifiant de leur capacité, en veillant à leur répartition sur la zone géographique couverte par le schéma - Fixation d'une limite aux capacités annuelles d'élimination des déchets non dangereux, non inertes, qui peut varier selon les collectivités territoriales - Mesures permettant d'assurer la gestion des déchets dans des situations exceptionnelles susceptibles de perturber la collecte et le traitement des déchets sont prévues - Possibilité, pour les producteurs et les détenteurs de déchets, de déroger à la hiérarchie des modes de traitement des déchets peut être prévue pour certains types de déchets spécifiques - Modalités d'action en faveur de l'économie circulaire

Mise en place dans les régions

Les régions ont jusqu'au 28 juillet 2019 pour le mettre en place c'est-à-dire 3 ans à partir de la date de parution de l'[ordonnance](#).

2016 - Objectifs et modalités d'élaboration



2017- Elaboration du schéma et intégration des schémas sectoriels

Sont associés d'office à la concertation :	Peuvent être associés :
<ul style="list-style-type: none">- Le Préfet de région- Les conseils départementaux (voirie et infrastructures numériques)- Les métropoles- Les syndicats mixtes de SCOT- Les EPCI compétents en matière de PLU- Le CESER- Acteurs du volet Prévention et Gestion des déchets- autorités organisatrices de la mobilité ayant élaboré un plan de déplacement urbain	<ul style="list-style-type: none">- Les EPCI non couverts par des SCOT- Les CCI, Chambres régionales d'agriculture, Chambres de métiers et de l'artisanat- Tout organisme ou personne souhaité par le Conseil régional

2018 - Adoption du Schéma



2019 - Approbation par le Préfet



2022 - Bilan

Bilan de la mise en œuvre du SRADET dans les 6 mois suivant le renouvellement du Conseil régional.

Conclusion

L'élaboration et la mise en place du SRADET dans les régions sont un enjeu important pour les Travaux Publics. Plusieurs points essentiels sont à retenir :

- Le SRADET affirme le rôle des régions en matière de stratégie d'aménagement du territoire.
- Le SRADET est un document prescriptif qui s'impose aux autres collectivités.
- Pour les acteurs économiques, la fenêtre de tir est assez courte pour agir sur son contenu. L'année 2017 sera décisive.

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

INFRASTRUCTURES ET CROISSANCE VERTE

Comment financer les investissements ?

La transition écologique est un enjeu majeur des 15 prochaines années. L'investissement dans des infrastructures adaptées contribue fondamentalement à la mettre en œuvre et est générateur de croissance, une « croissance verte » respectueuse de l'environnement. Pour réussir la transition écologique, de nouvelles ressources financières devront être affectées aux infrastructures. Cet article propose plusieurs pistes de réflexion pour répondre à cette problématique de financement.

Cet article est un extrait synthétique du rapport de la FNTF « [Croissance verte : investir dans les infrastructures pour réussir la transition écologique](#) ». Il fait suite aux articles parus dans les Dossiers Economiques n°151 (décembre 2015) et n°153 (juin 2016).

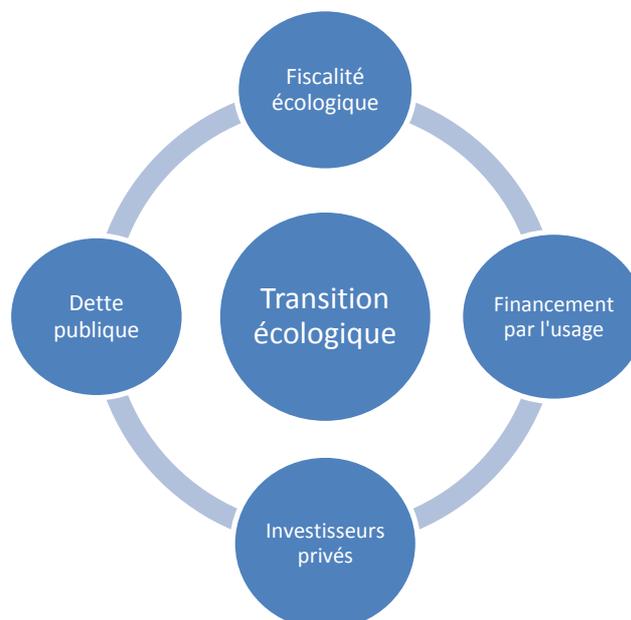
De nouveaux besoins en infrastructures à financer

La sphère publique soutient une part importante des investissements en matière de croissance verte. Or, au cours des prochaines années, ces investissements devront augmenter sensiblement pour atteindre des objectifs nationaux en matière de climat : 8 milliards € de besoins annuels supplémentaires seront nécessaires.

Dans un contexte de capacité limitée des finances publiques, ce besoin renforce la question de l'allocation pertinente de nouvelles recettes et également de l'orientation de la finance privée dans l'investissement en faveur d'une économie bas-carbone.

Pour atteindre les objectifs affichés par les politiques publiques, les ressources financières actuelles ne suffiront pas. De nouvelles pistes doivent donc être explorées rapidement afin d'aboutir à des propositions concrètes de financement pérenne des infrastructures pour les prochaines années.

Réussir la transition : 4 principes pour l'investissement en infrastructures



Principe 1 : Mobiliser la fiscalité écologique pour financer les investissements en lien avec la croissance verte

La France est l'un des pays européens où la fiscalité écologique est la plus faible : le niveau des taxes environnementales s'élève en France à 1,8 % du PIB, quand la moyenne européenne s'établit à 2,4 %. Cet écart risque encore de s'accroître car plusieurs pays européens ont en effet relancé la fiscalité environnementale. Toutefois, pour préserver la compétitivité, ce basculement vers une fiscalité plus écologique doit s'effectuer globalement sans augmenter le taux de prélèvement obligatoire déjà très élevé en France.

La fiscalité écologique est un signal de prix susceptible d'orienter les comportements de consommation d'énergie ou les modes de déplacement. Ce « verdissement » de la fiscalité doit également avoir des effets positifs sur l'activité et l'emploi, réduire la dépendance au pétrole et améliorer la balance commerciale. Il favorise la croissance de filières liées à la transition énergétique et la réalisation d'économies par les ménages et les entreprises en incitant à l'efficacité énergétique.

Proposition : affecter une part de Contribution Climat Energie aux infrastructures

La mise en place de la « contribution climat énergie » répond à cette logique en mettant un coût sur les émissions de CO₂ d'origine énergétique, en application du principe « pollueur-payeur ». Cette fiscalité doit être orientée, pour partie ou totalité, vers les investissements nécessaires à la transition écologique.

Le Gouvernement Ayrault a mis en place une Contribution Climat-Énergie (CCE) dans le budget 2014 sous la forme d'une « composante carbone » proportionnelle aux émissions de CO₂ dans les taxes sur les énergies fossiles. Jusqu'à présent, l'évolution de la CCE n'est fixée par la loi de finances pour 2014 que jusqu'en 2016, sur la base de 7 euros la tonne de carbone en 2014, 14,5 euros en 2015, 22 euros en 2016 et 30,5 euros en 2017. Pour atteindre 56 euros la tonne en 2020 puis 100 euros en 2030, une progression linéaire des tarifs suppose donc de relever la valeur de la tonne de 8,5 euros par an jusqu'en 2020, puis de 4,4 euros par an à partir de 2021.

Sur le carburant, cette CCE se traduit pour 2016 par un accroissement de la fiscalité de 2 centimes par litre de diesel et 1,7 centime pour l'essence. Toute augmentation de prix du carbone de 7,50 euros par tonne implique une augmentation de la TICPE de 2 centimes pour le gazole et de 1,7 centime pour l'essence (source UFIP).

En passant à 56 euros la tonne en 2020, la CCE augmenterait donc mécaniquement la fiscalité sur les carburants de 9 centimes pour le diesel et 7 centimes pour l'essence (auxquels il faut aussi ajouter 20 % de TVA).

Estimation de la recette potentielle de CCE générée sur les carburants

	2016	2020
Hausse de la CCE sur les carburants / 2015	+ 2 cts gazole +1,7 cts essence	+ 9 cts gazole +7 cts essence
Hypothèses de consommation de carburant : stabilité par rapport à 2014 (en millions de m3)	40,7 gazole 9,4 SP	40,7 gazole 9,4 SP
Recettes fiscales supplémentaires comparées à 2015 (hors TVA)	970 M€	4320 M€

Hypothèse de stabilité de la consommation globale de carburant et de stabilité de la répartition entre carburants (ce qui ne sera pas le cas mais n'affecte que marginalement l'estimation) – Source 2014 : CPDP.

En 2016, la recette fiscale générée par la CCE sur les carburants atteint environ un milliard d'euros. A horizon 2020, la recette annuelle supplémentaire générée par la CCE sur les carburants s'établirait à un niveau de plus de 4,3 milliards d'euros par rapport à 2016.

En parallèle, l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) assure le financement d'infrastructures de toutes tailles sur les territoires : lignes ferroviaires, subventions aux TCSP, voies fluviales, projets des contrats de plan Etat-Région. Suite à l'abandon de l'écotaxe

poids lourds qui a provoqué un manque à gagner de plus de 800 millions d'euros par an, l'Agence ne bénéficie toujours pas d'un budget à la hauteur des ambitions affichées. Ceci impacte considérablement sa capacité à financer les projets liés à la mobilité bas-carbone.

Le fléchage d'une partie de la Contribution Climat Energie (CCE) vers le budget de l'AFITF serait une solution cohérente d'affectation d'une fiscalité écologique à des investissements nécessaires sur le plan de la transition écologique du pays.

Principe 2 : Accroître la part du financement par l'usage

Le choix du modèle économique pour certains réseaux revêt aujourd'hui une importance majeure pour la soutenabilité de leur financement : pour les transports urbains par exemple, l'utilisateur ne paie qu'une faible partie des charges d'exploitation et les recettes ne couvrent en général pas l'investissement initial. Au contraire, dans le modèle économique de l'eau, le prix payé par l'utilisateur doit normalement couvrir à la fois les investissements et les charges d'exploitation.

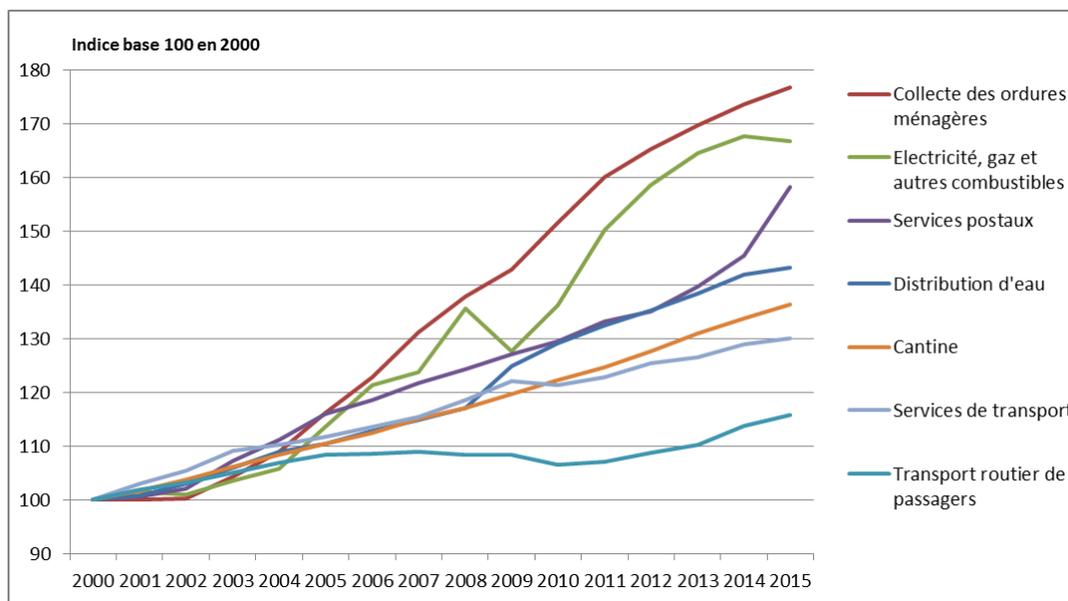
Proposition : repenser la politique tarifaire des infrastructures de transport collectif

Face à une l'augmentation des coûts du transport public, la faible évolution des tarifs tend à dégrader l'équilibre économique : en règle générale, le paiement par l'utilisateur peine souvent à financer simplement le « petit » équilibre (exploitation) et est loin de couvrir le remboursement de l'investissement initial.

Depuis 2000, les prix des transports routiers de voyageurs ont connu une faible progression, bien inférieure à la plupart des autres services publics marchands. Tous modes confondus (y compris ferroviaire et aérien), ce constat reste vrai : les prix des services de transport ont augmenté de 20% en 15 ans tandis que la collecte des ordures ménagères progressait par exemple de plus de 75%.

Et, contrairement aux idées reçues, le prix du transport n'a que peu d'incidence sur la fréquentation. Les réseaux qui ont décidé de fortes augmentations n'ont pas observé de baisse de leur trafic. C'est la qualité de l'offre qui fait surtout la différence en matière de transports publics.

Evolution des prix à la consommation des services publics marchands



Source : Insee

Les politiques de mobilité durable et la diminution des émissions de CO₂ du transport (personnes et marchandises) par voie routière n'ont de sens que si elles sont associées à une politique adaptée en matière d'infrastructures routières.

Proposition : développer la mise à péage des infrastructures

Le niveau atteint en France par les prélèvements obligatoires (plus de 46 % de la richesse nationale), et le précédent de l'écotaxe, adoptée à la quasi-unanimité par le Parlement en 2008, puis abandonnée en 2014, rendent indispensable d'examiner avec précision les conditions d'acceptabilité d'un recours élargi au paiement par l'utilisateur.

- Les recettes tirées des nouveaux péages doivent être affectées à la réalisation d'infrastructures ou à leur entretien, leur modernisation et/ou sécurisation, pour éviter toute contestation de l'utilisateur sur l'utilité du nouveau prélèvement.
- L'extension du recours au péage à l'utilisateur ne sera acceptable pour le citoyen qu'à condition de s'inscrire dans une trajectoire de baisse du niveau des prélèvements obligatoires, ou à tout le moins, de stabilité du niveau de la pression fiscale.

→ **Piste 1** : Rendre possibles les péages routiers régionaux

Il s'agit de donner la faculté aux régions de mettre en place un péage régional de type redevance sur les poids-lourds par exemple.

Une part de la taxe perçue irait au budget de la Région qui gagnerait ainsi une ressource fiscale propre. Cette ressource permettrait de financer le programme de modernisation ou de création d'infrastructures de transport (lignes à grande vitesse, routes, etc) sur leur territoire.

→ **Piste 2** : Mis en place de péage urbain ou mise en place d'un péage sur certains axes routiers par les collectivités locales

Les péages urbains sont aujourd'hui restreints à certaines conditions et critères empêchant l'immense majorité des collectivités locales d'établir leurs propres dispositifs locaux. Ils constituent pourtant une réponse adaptée à certaines problématiques de la mobilité moderne : la pollution générée par le trafic automobile, le coût d'entretien et d'investissement dans les infrastructures. En donnant la possibilité aux collectivités qui le souhaiteraient de créer leurs propres péages, ces collectivités gagneraient en autonomie financière afin de répondre à des défis écologiques en matière d'aménagement de leur territoire.

Proposition : accroître les recettes annexes liées à des services associés à une infrastructure

L'objectif est de dégager de nouvelles recettes grâce à des infrastructures innovantes susceptibles d'offrir de nouveaux services. La multifonctionnalité de certaines infrastructures peut être une piste intéressante pour assurer, outre la vocation d'origine de l'infrastructure, un service en lien avec la transition écologique.

Des innovations ou « sauts technologiques » pourraient rendre certaines infrastructures attractives pour un investisseur privé (via des recettes annexes nouvelles) : la valorisation d'une production énergétique en surplus de la fonction de base d'une infrastructure (production d'électricité via du photovoltaïque sur des parkings, valorisation énergétique des boues d'épuration des stations de traitement des eaux usées etc...), ou de nouveaux services sur un réseau (accès à des bornes de recharge électrique) peuvent constituer une recette à l'avenir pour certains types d'infrastructures.

De façon plus générale, la captation de recettes publicitaires ou commerciales en lien avec une infrastructure (à l'image des gares par exemple) ou même l'utilisation du « naming » (à l'exemple des stades) sont des pistes à explorer.

Principe 3 : attirer les investisseurs privés vers le financement des infrastructures de la croissance verte

Investir dans la transition écologique peut encore aujourd'hui être perçu comme insuffisamment rentable par les investisseurs privés, compte tenu du niveau de risque en comparaison d'autres types de placements plus sûrs et bien rémunérés. Pourtant, les infrastructures sont des investissements de long terme, garantis par un actif avec des rendements réguliers et relativement prévisibles, ce qui correspond au type de placements recherchés par certains acteurs disposant de liquidités abondantes à placer sur longue période.

L'accès de la sphère privée aux investissements nécessaires à la croissance verte peut être facilité en augmentant la rentabilité de certains projets via des recettes supplémentaires qui peuvent être soit prélevées directement sur l'usager de l'infrastructure, soit issues de mécanismes financiers liés aux économies de ressources (énergie, carbone...) permises par l'infrastructure.

Alors que les liquidités sont très abondantes depuis plusieurs années, les projets d'infrastructures présentent souvent un couple rendement/risque attractif. Toutefois, canaliser les investissements privés vers des projets d'infrastructures suppose de réunir plusieurs conditions :

- la présence de recettes (commerciales ou autres) doit assurer une rentabilité pour l'investisseur privé ;
- le cadre légal, comptable, financier et fiscal doit être suffisamment favorable et, plus en outre, stable pour rassurer les investisseurs privés.

Proposition : développer un prix carbone et un marché carbone afin de valoriser les externalités des projets

Au-delà de la fiscalité écologique (taxe carbone), la définition d'un prix du carbone devra à terme se traduire par la mise en place d'un véritable marché du CO₂. En effet, l'intérêt financier d'un prix carbone n'est pas seulement de dégager une recette fiscale à travers une taxe qui pourrait servir à financer des investissements publics. Son objectif est aussi de redonner une rentabilité aux investissements « bas-carbone » qui pourraient ainsi être plus facilement financés par des acteurs privés ou en partenariat public-privé.

Un marché du carbone aurait en outre pour finalités d'orienter les priorités d'investissement vers une économie bas-carbone et de dégager les ressources pour les financer.

Proposition : développer les recettes liées aux économies futures de ressources rendues possibles par l'infrastructure

Il s'agit de financer tout ou partie d'un projet grâce aux économies futures réalisées en matière d'énergie ou d'émission de gaz à effet de serre (à l'image de ce qui se pratique en matière de rénovation énergétique dans les bâtiments), via des certificats d'économie d'énergie par exemple ou d'autres mécanismes.

Dans l'éclairage public par exemple, les économies de fonctionnement permises par les nouveaux équipements permettent de rentabiliser rapidement l'investissement.

Il est également possible d'imaginer des mécanismes similaires à celui des certificats d'économie d'énergie dans des domaines où l'investissement permettrait aussi d'économiser une ressource « monétisable » (par exemple : des pertes en eau potable sur réseaux ou des économies de CO₂ en lien avec la mobilité durable).

Principe 4 : Financer les investissements liés à la transition écologique par la dette publique

Un plan d'investissement pour la transition écologique peut s'inscrire dans une logique d'endettement public. Dans cette optique de « Green New Deal », deux approches peuvent être privilégiées :

- L'une consiste à sortir de la dette publique ces investissements dans la mesure où ils constituent des actifs indispensables pour l'avenir ;
- La seconde conjugue cette approche avec un prix du CO₂ et adosse la nouvelle dette à des mécanismes de « compensation » carbone.

Proposition : sortir les investissements pour la transition écologique des critères de stabilité

Dès 2014, Xavier Timbeau publiait une [note de l'OFCE](#) (Observatoire Français des Conjonctures Economiques) sur la relance de l'investissement par la dette : « *un soutien à la croissance est aujourd'hui nécessaire. Il doit s'appuyer sur un plan d'investissement public, mettant fin à la coupe*

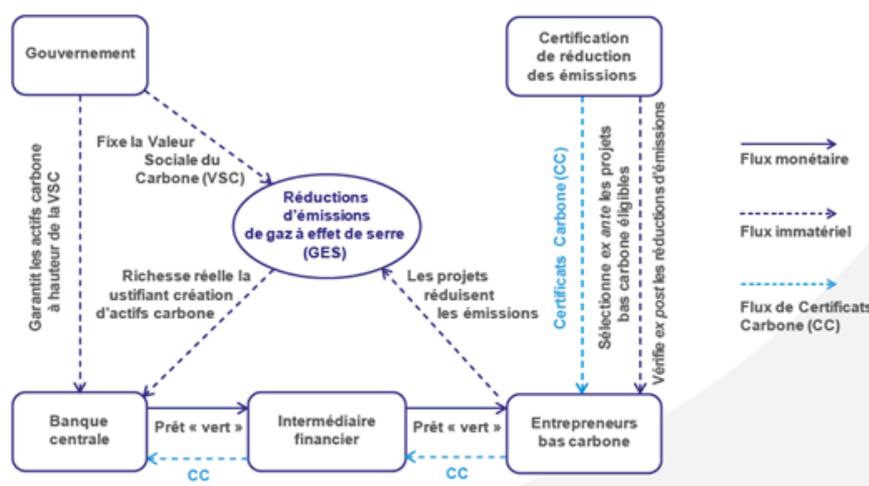
constatée et visant la transition énergétique « ... » Un tel package d'investissement pourrait augmenter l'investissement en zone euro d'un montant compris entre 150 et 200 milliards €, soit entre 1,4 et 2 points de PIB en ajoutant à la transition énergétique la reprise de l'investissement public selon des standards d'avant 2007. « ... » Le financement d'un tel package est la clef de son impact sur l'économie. La proposition faite ici est de le financer principalement par la dette publique. Cette idée peut paraître choquante alors que la crise des dettes souveraines en zone euro a résulté d'une dette publique excessive, au moins dans les explications les plus naïves. Pourtant, l'investissement public réalisé dans ce package a une valeur nette positive puisqu'il permet de se préparer à la transition énergétique. Notons que cette valeur nette positive dépend d'un prix implicite de la tonne de carbone tel qu'il est analysé amplement dans la littérature. Compte tenu de taux d'intérêt souverains réels bas aujourd'hui, il n'est pas nécessaire de viser un prix de la tonne de carbone très élevé (inférieur à 50 €/ tCO₂). Les infrastructures déployées doivent être utilisées pour atteindre leur rentabilité. Divers instruments sont mobilisables. L'objectif serait de rendre explicite le prix, jusqu'ici implicite, de la tonne de carbone, soit par des droits d'émissions payants, soit par une taxe carbone. Les normes, les obligations légales ou encore les incitations fiscales peuvent être d'autres instruments pour modifier les comportements. »

Les politiques macroéconomiques mises en place depuis 2008 paraissent aujourd'hui à contre temps. Le levier budgétaire que l'Europe s'interdit avec le Pacte de stabilité serait en effet particulièrement pertinent dans la situation économique actuelle où la politique monétaire a atteint ses limites et où la croissance reste atone. Le paradoxe tient à ce que les règles budgétaires en vigueur au sein de l'Union européenne se focalisent sur un critère peu pertinent : la dette brute, au lieu de prendre en compte le bon critère, la dette nette des actifs accumulés. Réussir la transition écologique nécessiterait de revenir sur des critères de stabilité n'ayant une vision que purement comptable pour redonner aux gouvernements des marges de manœuvre budgétaires afin d'investir pour l'avenir.

Proposition : flécher une partie de la masse monétaire créée avec le « Quantitative easing » vers les investissements liés à la transition écologique (en lien éventuel avec la finance carbone)

France Stratégie (Aglietta et Al) a publié en 2015 une [note d'analyse](#) décrivant la forme que pourrait prendre une telle mesure. Cette note d'analyse propose de rendre éligible à la politique de rachat d'actifs par la Banque Centrale Européenne (BCE) des titres privés dont l'impact bas-carbone avéré serait garanti par la puissance publique. Ce dispositif permettrait de valoriser l'externalité carbone à un niveau satisfaisant en l'absence (temporaire) d'un prix du carbone adéquat. Cela jouerait ainsi immédiatement sur les décisions d'investissement des acteurs privés avec un effet positif sur la croissance. Les États seraient aussi fortement incités à mettre en place des mécanismes de tarification du carbone afin que la garantie qu'ils apportent sur la valeur des actifs carbone soit neutre pour le budget public.

Exemple de dispositif d'intermédiation gagé sur le carbone



Source : Aglietta et Al (2015)

Dans le même ordre d'idée, la BCE ayant épuisé les leviers « classiques » de la politique monétaire (baisse des taux directeurs, quantitative easing...), une possibilité consiste à réorienter la création monétaire à des fins de politique budgétaire via une création de monnaie fléchée vers des grands projets d'investissement (adossés ou non à un mécanisme carbone).

L'évolution et les avancées du marché des quotas carbone au niveau européen (EU-ETS) pourraient aussi à terme devenir une nouvelle source de financement pour les projets liés à une économie bas-carbone. A ce jour, des premiers fonds de modernisation ont par exemple été créés pour amener le secteur énergétique des pays d'Europe centrale et orientale sur la voie de la transition vers une production d'électricité moins carbonée.

Conclusion : financer la croissance verte, une question de volonté politique ?

Les infrastructures apportent une solution aux défis de croissance verte : que ce soit dans le domaine des transports, de l'énergie ou de l'eau, leur vocation est en effet de participer à un développement économique durable. C'est pourquoi, l'effort d'investissement dans les infrastructures en France au cours des prochaines années devra augmenter de façon significative (8 milliards € par an d'ici 2030) pour répondre aux enjeux.

De nouvelles voies devront donc être explorées pour le financement de cet effort. Plusieurs pistes existent déjà et devront très certainement être associées pour être à la hauteur des nouveaux enjeux : fiscalité écologique, financement par les acteurs privés, dette publique sont quelques uns des grands principes au sein desquels des propositions et des solutions existent. La limite aux propositions présentées dans cette synthèse ne sont en effet pas techniques mais reposent sur une volonté et des choix politiques. Ces choix politiques devront être pris rapidement : l'urgence des enjeux de la croissance verte l'impose.

Jean-Philippe Dupeyron
dupeyronjp@intp.fr
01.44.13.32.23

GRAND PARIS : Un impact socio-économique majeur

La compétition croissante entre les métropoles internationales combinée à la stagnation du développement économique et social de la France, nécessite une réaction forte. Avec un investissement de plus de 30 milliards d'euros, le projet du Grand Paris est taillé pour répondre à ces enjeux. Cet article présente les caractéristiques de ce projet et dresse le panorama des impacts socio-économiques qu'il suscite en France et dans le secteur des Travaux Publics. Enfin, il fait le point sur son état d'avancement.

Grand Paris : un projet de développement capital

Le Grand Paris est un projet de développement de la région-capitale initié par l'Etat, qui a vocation à conforter le positionnement mondial de la région Île-de-France et à renouer avec une dynamique économique forte.

La [loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010](#) définit le Grand Paris comme « **un projet urbain, social et économique d'intérêt national** qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région Capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national ».

Trois grands enjeux guident ce projet : **améliorer la vie quotidienne des 12 millions de Franciliens, désenclaver les territoires et renforcer l'attractivité et la compétitivité de la région Capitale.**

Concrètement, le projet s'appuie en grande partie sur la réalisation d'un nouveau réseau de transport, le Grand Paris Express, mais également sur la spécialisation économique des territoires et le développement du Plateau de Saclay, ainsi que sur la construction de nouveaux logements.

Un projet d'envergure d'amélioration des transports : Le Nouveau Grand Paris des transports

Le Nouveau Grand Paris des transports inclut la réalisation du **Grand Paris Express (GPE)** et la mise en œuvre du **plan de mobilisation des transports en Île-de-France**.

Ce plan de mobilisation est piloté par le Syndicat des Transports d'Île-de-France (pour un investissement de plus de 12 milliards d'euros, dont 7 milliards entre 2013 et 2017).

Il comprend notamment le prolongement du RER E à l'Ouest, la modernisation des RER et l'amélioration des lignes de Transilien, des liaisons de tangentiels en tram-train, des prolongements de lignes de métro et enfin, la réalisation de tramways et de bus à haut niveau de service.

Le Grand Paris Express consiste en la création d'un réseau de transport constitué de **4 nouvelles lignes de métro automatique** (les lignes 15, 16, 17 et 18) et le prolongement de la ligne 14 au Nord jusqu'à Saint-Denis et au Sud jusqu'à l'aéroport d'Orly (voir carte page suivante). Le GPE totalise ainsi **200 km de réseau** supplémentaires, s'ajoutant aux 200 km de métro déjà existants en Île-de-France.

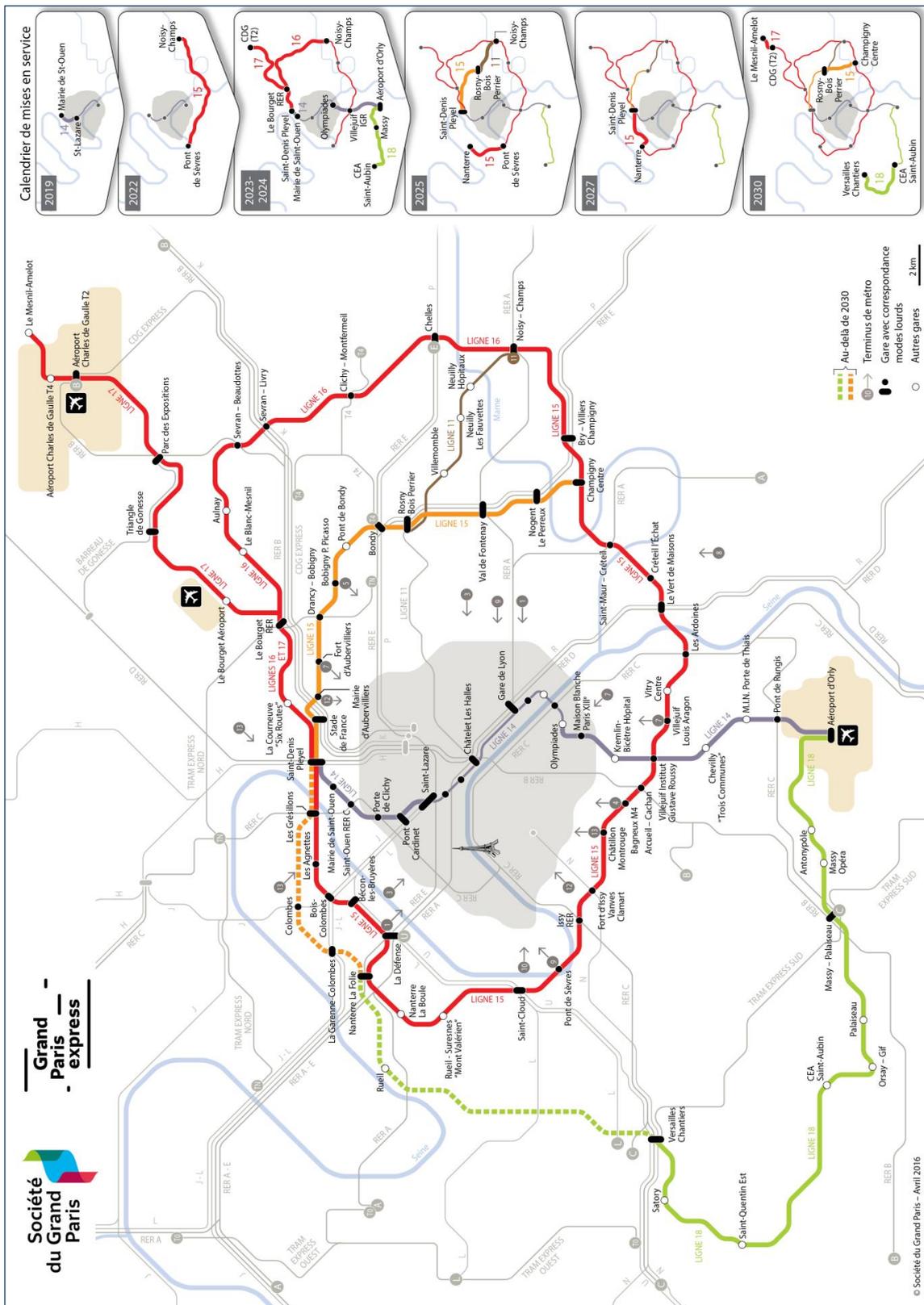
24,7 milliards d'euros au total sont affectés à sa réalisation, financés principalement par souscription d'emprunts à partir de 2017.

Il transportera **2 millions de voyageurs quotidiens**, qui transiteront par **68 nouvelles gares**, dont 80% en interconnexion avec le réseau existant. Il permettra notamment des liaisons tangentiels, évitant à terme à de nombreux franciliens de transiter par le centre de Paris pour leurs déplacements quotidiens.

Le financement du réseau est assuré par l'Etat, à travers la **Société du Grand Paris**. Cet établissement public d'Etat à caractère industriel et commercial, est en charge de « *concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation* ».

Le calendrier de mise en service de l'infrastructure s'étale de 2019 pour le premier tronçon (ligne 14 nord, St Lazare – Mairie de Saint Ouen) à « au-delà » de 2030 pour les derniers (voir carte page suivante).

Réseau du Grand Paris Express et calendrier de mise en service



Un projet de développement économique

- *A travers l'effet du Grand Paris Express*

Le GPE doit créer les conditions d'un développement économique durable pour le futur de la région Capitale grâce à des gains d'attractivité, de productivité et des bénéfices environnementaux grâce au report modal.

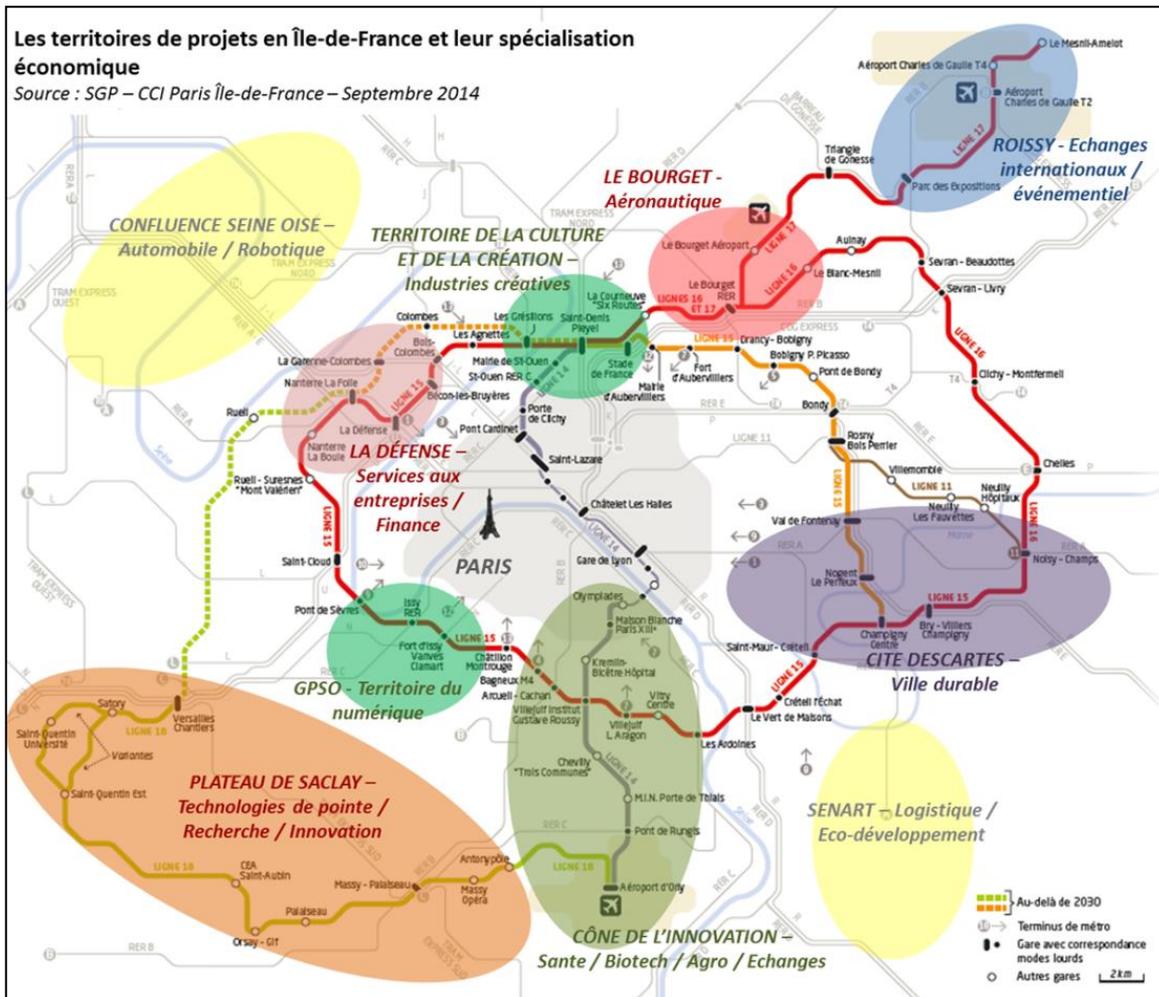
La qualité des infrastructures, notamment de transport et de communication, est un critère déterminant pour l'implantation des entreprises. La construction du GPE participe à cet effort de montée en gamme des infrastructures franciliennes. De plus, il reliera les grands pôles économiques, les aéroports et gares internationaux entre eux et ouvre la voie de la densification économique. Enfin, le déploiement du nouveau réseau sera accompagné de celui du Très Haut Débit par la fibre optique.

[Le GPE est également un vecteur important d'insertion et d'emploi](#) : une amélioration de l'accès aux centres d'emplois permettrait d'agir efficacement sur le chômage. L'infrastructure de transport élargit en effet la zone de recherche et d'occupation d'emplois des habitants à vivant à proximité du réseau.

- *A travers la spécialisation économique et les projets des territoires*

La loi relative au Grand Paris de 2010 incite les territoires à préciser leurs stratégies de développement économique à travers les Contrats de Développement Territorial (CDT). Bien que les CDT ne soient plus aujourd'hui d'actualité, leur élaboration a permis aux territoires d'affiner leur positionnement économique dans la logique de clusters du Grand Paris (cf carte page suivante).

De nombreux projets de territoire découlent de cette démarche. Parmi les projets les plus emblématiques, peuvent être cités Europacity, le Renouveau de La Défense, l'Arc de l'Innovation, Port Seine Métropole, Cœur d'Orly...



- A travers le développement du Plateau de Saclay

Le plateau de Saclay concentre une grande partie des potentialités scientifiques et technologiques publiques et privées de l'Île-de-France capables d'entraîner l'ensemble de l'économie nationale : il regroupe 13% du potentiel de recherche national.

La mise en valeur de ces potentialités nécessite le développement d'un **cluster scientifique et technologique**. L'objectif est de renforcer les synergies entre les acteurs du territoire (grandes écoles, les universités, les centres de recherche publics et privés et les entreprises), dynamiser la création d'emplois et d'entreprises nouvelles et concevoir un aménagement attractif qui améliore la qualité de vie, d'étude et de travail.

Pour atteindre ces objectifs, **l'État engage un effort financier sur le plateau de Saclay de 5 milliards d'euros** : 2,5 milliards d'euros seront investis dans les programmes immobiliers pour l'enseignement, la recherche et l'innovation, 1,3 milliards d'euros pour les programmes pédagogiques, scientifiques et technologiques et 1,2 milliards d'euros pour renforcer l'accessibilité du Plateau en transports.

- Pour un développement qui bénéficie à toute la France

La richesse supplémentaire générée par le Grand Paris Express bénéficiera aux autres régions françaises par le biais d'un mécanisme de redistribution. La région Capitale crée environ 30 % du PIB de la France, tout en ne bénéficiant que de 22 % du revenu disponible. Ainsi, les bénéfices économiques du Grand Paris Express auront un effet positif pour l'ensemble des régions françaises. La création d'une métropole attractive et compétitive au niveau mondial aura un effet d'entraînement positif sur l'ensemble du pays. Il pourrait ainsi créer jusqu'à 140 milliards d'euros de PIB supplémentaire à horizon 2030, soit environ 7 points de PIB supplémentaires (voir partie 2).

Un projet de construction de logements

Le projet du Grand Paris a pour objectif la **construction de 70 000 logements par an en Île-de-France**, particulièrement autour des gares. A l'horizon 2040, [selon la SGP](#), la réalisation du GPE « associée à une politique volontariste de densification urbaine, permettrait de déclencher la construction dans un rayon de 800 mètres aux abords des gares de 10 000 à 15 000 logements par an soit 14 % à 21 % des 70 000 logements programmés ».

Cependant, [selon la CCI Paris Île-de-France](#), bien que la construction de logements connaisse une embellie ces dernières années, « cela reste insuffisant pour rattraper le retard d'ici à 2030 et répondre aux besoins qui restent criants ». Il faudrait ainsi « viser 90 000 nouveaux logements par an » pour résoudre la crise du logement en Île-de-France.

Des impacts multiples sur l'économie

Les impacts macroéconomiques sur la croissance et sur l'emploi

Cette analyse regroupe plusieurs études existantes sur ces sujets :

→ **Estimation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Île-de-France (CCIP IDF) : 140 milliards d'euros supplémentaires d'ici 2030, dont 60 milliards de recettes publiques**

Fin février 2013, [la CCIP IDF avait évalué](#) l'impact en termes de PIB et de recettes pour les finances publiques du projet Grand Paris Express. L'évaluation se fonde sur l'hypothèse que la construction de cette infrastructure de transport dans les délais prévus permettra l'atteinte d'un rythme de croissance de 3% en Ile-de-France en 2030 avec un effet d'entraînement sur le reste du pays.

Il en ressort, qu'à l'horizon 2030, le projet francilien créera un surplus de **140 milliards d'euros de PIB au niveau national**, entraînant une augmentation de **60 milliards d'euros de recettes fiscales** pour l'Etat (sur la base d'un taux de prélèvements obligatoires estimé à 42%).

→ **Estimation de la Société du Grand Paris : 115 000 emplois et jusqu'à 200 milliards d'euros de PIB induit en Île-de-France.**

[La Société du Grand Paris a évalué](#) les impacts du Grand Paris Express sur l'économie. Les résultats de l'établissement public sont du même ordre de grandeur que ceux de la CCI Paris Île-de-France :

LES BÉNÉFICES SOCIO-ÉCONOMIQUES

au moins **60** milliards d'euros
pour un coût de 22,5 milliards.

VALEUR SOCIALE ACTUALISÉE CRÉÉE PAR
L'INFRASTRUCTURE GRAND PARIS EXPRESS

PIB SUPPLÉMENTAIRE POUR
UN PIB ACTUEL DE 600 MILLIARDS

induit entre
100 et 200
milliards d'euros au total

entre
40 et 80
milliards d'euros

(en prenant en compte
un taux marginal
d'imposition de 45 %)

115.000
emplois induits au minimum.

7 à 8%
TAUX DE RENTABILITÉ

RECETTES FISCALES
COMPLÉMENTAIRES
(impôts et taxes)

Source SGP

Cette estimation apporte notamment des précisions quant à la création d'emplois : « à terme, l'arrivée de l'infrastructure sur les territoires devrait ainsi générer plus de 115 000 emplois en plus de ceux suscités par la croissance naturelle de la région ». **15 000 emplois directs par an non délocalisables**, principalement en Île-de-France, seraient ainsi créés pendant les travaux.

→ *Estimation de Défis métiers : entre 175 000 et 193 500 emplois créés entre 2010 et 2030 directement liés au Grand Paris, dont 55 000 dans la construction et les activités immobilières.*

Défi métiers, le Carif-oref¹ francilien, réalise périodiquement des projections, à moyen-long terme, d'emploi et de postes à pourvoir par famille professionnelle. En 2012, il a réalisé un [exercice de prospective sur la période 2010-2030](#) qui s'appuie sur des scénarios macroéconomiques identifiés par le Centre d'Analyse Stratégique (CAS) au niveau national. L'étude cherche à déterminer l'évolution de l'emploi en l'Île-de-France à l'horizon 2030, dans chacun des 36 secteurs d'activité.

Il ressort de ce travail que, selon le scénario envisagé, entre 520 500 et 850 500 emplois pourraient être créés en Île-de-France sur cette période. Entre 175 000 et 193 500 seraient directement liés à la réalisation des objectifs du Grand Paris, dont **55 000 dans le secteur de la « construction et activités immobilières »**, composé pour partie des entreprises de travaux publics.

Des opportunités de marchés importantes Paris pour les entreprises

→ *Estimation de la CCIP IDF : 216 milliards d'euros d'opportunités de marché pour les entreprises à horizon 2030 dont 108 milliards d'euros directement liés au Grand Paris*

En octobre 2015, la CCI Paris Île-de-France a publié une [estimation](#) du montant des opportunités de marché liées directement ou indirectement au Grand Paris d'ici à 2030. Les entreprises du BTP sont majoritairement concernées par ces opportunités de marché. Plus de 100 milliards d'euros de marchés sont directement liées au Grand Paris, dont 46 milliards d'euros de commande publique.

OPPORTUNITES DE MARCHES	INVESTISSEMENTS SANS GRAND PARIS (MDE)	INVESTISSEMENTS AVEC LE GRAND PARIS (MDE)	APPORT GRAND PARIS (DONT COMMANDE PUBLIQUE)
Transports	12,8	39	
<i>Grand Paris Express</i>	x	24,5	+26,2 (24,5)
<i>Plan de mobilisation des transports</i>	12,8	12,8	
<i>Charles-de-Gaulle Express</i>	x	1,7	
Logements	90	143	+53 (11)
Programme d'Investissements d'avenir (uniquement opportunités de marchés pour les entreprises)	0	2	+2 (2)
<i>dont Immobilier universitaire</i> (notamment Saclay)	x	1,8	
<i>dont Déploiement du THD</i>	x	0,2	
Grands événements	x	13	+13 (1,5)
<i>Exposition universelle 2025</i> (investissement initial + retombées)	x	8	
<i>Jeux Olympiques 2024</i> (investissement initial + retombées)	x	5	
Grands projets franciliens (Europacity...)	5	19	+14 (7)
TOTAL (arrondi)	108	216	+108 (46)

Source : CCI Paris Île-de-France, [Estimation du montant des opportunités de marché liées directement ou indirectement au Grand Paris d'ici à 2030](#). Octobre 2015.

Les impacts sur le secteur des Travaux Publics

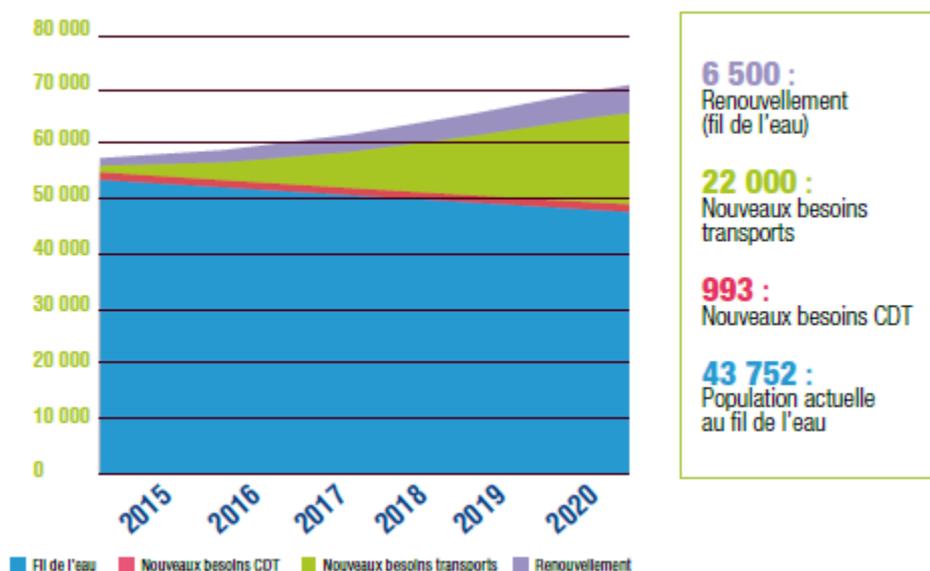
→ *Estimation Contrat d'étude prospective Travaux Publics : 29 000 besoins nouveaux d'ici à 2020 dont 22 000 emplois supplémentaires, 6 500 de renouvellement du personnel et une montée en charge en 2017.*

La Fédération Régionale des Travaux Publics d'Ile-de-France, la Direccte, la Fédération Ile-de-France, Haute Normandie, Centre SCOP BTP et Constructys ont réalisé une [étude prospective sur les besoins en emplois et compétences dans la filière des Travaux Publics à l'horizon 2015 et 2020](#).

Ce travail fournit une anticipation des besoins en emplois liés à la réalisation du réseau de transports du Nouveau Grand Paris pour la filière des Travaux Publics. Les résultats mettent en évidence un besoin évalué à 29 500 emplois dans le secteur, qui se répartissent comme suit :

- Près de **22 000 emplois nouveaux** devront être pourvus d'ici 2020 pour la construction des nouvelles lignes et le prolongement des lignes actuelles.
- **6 500 recrutements liés au renouvellement au départ à la retraite, à l'évolution professionnelle ou au départ dans d'autres régions** des salariés actuels du secteur des Travaux Publics.
- **Près de 1 000 emplois** pour les travaux liés aux chantiers générés par les projets de territoire².

Graphique de prévisions de l'évolution de l'emploi des Travaux Publics en IDF d'ici 2020



Source : [Le Contrat d'étude prospective 2015-2020](#). Fédération Régionale des Travaux Publics d'Ile-de-France, Direccte, Fédération Ile-de-France, Haute Normandie, Centre SCOP BTP et Constructys.

L'étude identifie également les besoins année par année, sur la période 2015-2020, pour chaque métier du secteur (au nombre de 19). Ainsi, à l'horizon 2020, **10 métiers des Travaux Publics seront particulièrement amenés à se développer** : canalisateur, constructeur d'ouvrage d'art béton, poseur de voies, mineur-boiseur, ouvrier TP, soudeur, monteur de réseau, conducteur d'engins, chef d'équipe, chef de chantier.

Concernant la **montée en charge des besoins en emplois**, elle sera « **effective à partir de 2017** avec l'avancée des travaux de génie civil sur plusieurs projets de lignes (lignes 14 Nord, 15 Sud, 16, RER E...), l'équipement des prolongements de lignes comme les lignes 4, 11 et 12, et le début de travaux de déviements de réseaux sur d'autres lignes comme la ligne 14 Sud et Nord (phase 2 Saint-Ouen - Saint-Denis Pleyel), et la Ligne 17. »

² 9 Contrats de Développement Territorial (CDT) signés entre 2013 et fin 2014.

Dans le même esprit, [la Directe Île-de-France a évalué](#) les besoins d'emplois supplémentaires dans le Bâtiment à horizon 2020 par rapport à leur niveau de 2010. 54 000 emplois additionnels seraient nécessaires, la moitié étant liée au Nouveau Grand Paris (constructions de bureaux ou de logements), l'autre moitié étant liée aux travaux de rénovation énergétique.

Les impacts sur la formation

En janvier 2015, une « [Convention cadre régionale](#) emploi/formation pour les marchés publics liés à la construction du réseau de transport du Nouveau Grand Paris » a été signée par l'Etat, le Conseil Régional IDF, la FRTP IDF, la Fédération IDF Haute Normandie Centre des SCOP BTP, Pôle Emploi IDF, l'Association Régionale des Missions Locales, les 3 Rectorats Franciliens : Créteil, Paris et Versailles, la Société du Grand Paris.

L'objectif de cette convention est de « *mettre en place une méthode et une organisation entre tous les acteurs de l'emploi et de la formation en Île-de-France (...) pour, d'une part adapter si nécessaire les compétences des salariés et des demandeurs d'emploi aux nouveaux besoins et, d'autre part s'assurer de la meilleure adéquation possible entre les offres d'emploi générées par les marchés publics du Nouveau Grand Paris et les demandeurs d'emplois franciliens.* »

Une valorisation des actifs immobiliers

→ *Estimation de JP Morgan : une valorisation comprise entre 5% et 10% des actifs immobiliers situés à proximité du trajet du Grand Paris Express*

En février 2013, [JP Morgan a calculé l'impact](#) sur la valorisation d'actifs immobiliers détenus par Silic, Icade, Foncière des Régions, Gecina, SIIC de Paris et Unibail-Rodamco, situés à proximité des gares du Grand Paris Express.

La valorisation de ces actifs immobiliers situés dans un rayon d'1 km des gares pourrait être comprise entre 5% et 10% par un effet Grand Paris Express.

Le montant des actifs immobiliers au voisinage du futur réseau susceptibles d'être concernés par cette valorisation, s'élève à un total de 17 milliards d'euros, entraînant une plus-value totale potentielle comprise entre 850 et 1 700 millions d'euros.

Un calendrier à suivre et à tenir

Le phasage des travaux

A l'heure actuelle, 6 tronçons de lignes de métro sont en cours de réalisation (voir tableau ci-après) : les lignes 4 (Mairie de Montrouge – Bagneux), 12 (Front Populaire – Mairie d'Aubervilliers) et 11 (Mairie des Lilas – Rosny-Bois Perrier) dans le cadre du plan de modernisation des transports, et les lignes 14 (Saint-Lazare – Mairie de Saint-Ouen), 15 Sud (Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel) et 16 (Saint-Denis Pleyel – Noisy Champs) pour le Grand Paris Express. Le démarrage des travaux pour la ligne 14 sud (Olympiades – Orly) devant intervenir [avant la fin de l'année 2016](#).

Les autres tronçons sont en cours d'études ou phases préliminaires.

La ligne 14 nord sera mise en service en 2019. La ligne 15 sud devrait l'être en 2022. Les lignes 14 sud, 16, 18 et une partie de la 17 le seront entre 2023 et 2024. La ligne 11 sera effective en 2025. La ligne 17 dans son ensemble sera mise en service à horizon 2030, tout comme la ligne 15 et 18, bien qu'une partie de ces deux dernières n'aient toujours pas de calendrier précis (« au-delà de 2030 »).

Calendrier prévisionnel de l'ensemble des projets de métro sur la période 2015 -2020

Projets	Projets concernés par l'étude	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Nombre de km / stations nouvelles	Maître d'ouvrage
Ligne 4 (phase 2) Mairie de Montrouge à Bagneux	✓	▲	▲	▲	▲	▲	▲	2 km / 2 stations	RATP
Ligne 11 Mairie des Lilas à Rosny-Bois Perrier	✓	▲	▲	▲	▲	▲	▲	6 km / 6 stations	RATP
Ligne 12 (phase 2) Front Populaire à Mairie d'Aubervilliers	✓	▲	▲	▲	▲	▲	▲	2 km / 2 stations	RATP
Ligne 14 Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen	✓	▲	▲	▲	▲	▲	▲	5,8 km / 4 stations	RATP/STIF
Ligne 14 (Nord) Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel	✓	⊕	⊕	⊕	DUP	DUP	▲	1,5 km / 1 station	SGP
Ligne 14 (Sud) Olympiades à Orly	✓	⊕	DUP	▲	▲	▲	▲	5 km / 4 stations	SGP
Ligne 15 (Sud) Pont de Sèvres à Noisy-Champs	✓	▲	▲	▲	▲	▲	▲	33 km / 12 stations	SGP
Ligne 15 (ouest) Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel	✓	⊕	⊕	⊕	⊕	DUP	DUP	▲	SGP
Ligne 15 (est) Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre	✓	⊕	⊕	⊕	DUP	DUP	DUP	▲	SGP
Ligne 16 Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs	✓	DUP	DUP	▲	▲	▲	▲	23,5 km / 7 stations	SGP
Ligne 17 (phase 1) Saint-Denis Pleyel à Aéroport de Roissy	✓	⊕	⊕	⊕	DUP	DUP	▲	21 km / 6 stations	SGP
Ligne 17 (phase 2) Aéroport de Roissy à Le Mesnil Amelot	✓	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	DUP	DUP	▲
Ligne 18 (phase 1) Orly - Saclay CEA	✓	▲	▲	⊕	⊕	DUP	DUP	▲	SGP
TOTAL (Projets concernés par l'étude)		13 projets						170 km / 66 stations	

Légende :

- Phase préliminaire (concertation préalable, études de Schéma de principe...)
- DUP : Déclaration d'Utilité Publique
- ⊕ : Etudes détaillées
- ✓ : Mise en service
- ▲ : Travaux
- 📄 : Essais

Source : [Le Contrat d'étude prospective 2015 2020](#). Fédération Régionale des Travaux Publics d'Ile-de-France, Direccte, Fédération Ile-de-France, Haute Normandie, Centre SCOP BTP et Constructyts.

Calendrier prévisionnel des projets de tramway sur la période 2015 – 2020

Projets	Projets concernés par l'étude	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Nombre de km / stations nouvelles	Maître d'ouvrage
T1 (Est) Noisy-Val de Fontenay	✓	▲	▲	▲	▲	▲	▲	7,7 km / 15 stations	STIF/RATP/CG93
T1 (Ouest - phase 1) Asnières - Gennevilliers-les-courtilles - Parc Lagravère		⊕	⊕	▲	▲	▲	▲	6,4 km / 11 stations	STIF/CG92
T1 (Ouest - phase 2) Parc Lagravère - Gabriel Péri		⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	▲		
T3b Porte de la chapelle - Porte d'Asnières	✓	▲	▲	▲	▲	✓	✓	4,3 km / 8 stations	STIF
T4 Gare de Bondy- Hôpital de Montfermeil		⊕	⊕	▲	▲	✓	✓	6,5 km / 11 stations	STIF/RFF/SNCF
T7 Porte de l'Essonne - Juisy-sur-Orge	✓	▲	▲	▲	▲	▲	✓	3,7 km / 6 stations	STIF/RATP
T9 Porte de Choisy (13à) - Orly ville		⊕	⊕	▲	▲	▲	▲	10 km / 19 stations	STIF
T10 Antony - Clamart		▲	▲	⊕	⊕	▲	▲	8,2 km / 14 stations	STIF/CG92
TOTAL (Projets concernés par l'étude)		3 projets						15,7 km / 29 stations	

Légende :

- Travaux ▲
- Mise en service ✓
- Phase préliminaire (concertation préalable, études de Schéma de principe...)
- Etudes détaillées ⊕
- Essais 📄

Source : [Le Contrat d'étude prospective 2015 2020](#). Fédération Régionale des Travaux Publics d'Ile-de-France, Direccte, Fédération Ile-de-France, Haute Normandie, Centre SCOP BTP et Constructyts.

Calendrier prévisionnel des projets de tram-train, tangencielles et RER sur la période 2015-2020

Projets	Projets concernés par l'étude	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Nombre de km / stations nouvelles	Maître d'ouvrage
Tram-train de Massy à Evry	✓	🔍	🚧	🚧	🚧	🚧	🚧	20 km / 11 stations	STIF/SNCF/RATP
T4 (tram-train) Gargan à Plateau de Montfermeil	✓	🚧	🚧	🚧	🚧	🚧	🚧	6,5 km / 11 stations	STIF/RFF/SNCF
Tangentielle Ouest (phase 1) Saint Cyr à Saint-Germain-en-Laye	✓	🔍	🔍	🚧	🚧	🚧	🚧	18,8 km (dont 9,8 km de voies nouvelles) / 12 stations	STIF/RFF/SNCF
Tangentielle Ouest (phase 2) Saint-Germain-en-Laye à Achères	✓	🔍	🔍	🔍	🔍	🚧	🚧	9,7 km / 3 stations	STIF/RFF/SNCF
Tangentielle Nord (phase 1) Epinay-sur-Seine à Le Bourget	✓	🚧	🚧	🚧	🚧	🚧	🚧	11 km / 3 stations	RFF/SNCF
Tangentielle Nord (phase 2) Prolongement vers Sartrouville et Noisy-le-Sec	✓	🔍	🔍	🔍	🔍	🚧	🚧	17 km / 4 stations	RFF/SNCF
Barreau de Gonesse Création d'une branche du RER D	✓	🔍	🔍	🔍	🔍	🚧	🚧	9,8 km / 1 station	RFF/SNCF
RER E (Eole) Prolongement de Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie	✓	🔍	🚧	🚧	🚧	🚧	🚧	55 km (dont 8 km de voies nouvelles) / 3 stations nouvelles	RFF/SNCF
TOTAL (Projets concernés par l'étude)	8 projets							87,1 km / 48 stations	

Légende :

Dans l'attente de la décision du STIF et des financeurs



Phase préliminaire (concertation préalable, études de Schéma de principe...)



Travaux



Mise en service



Etudes détaillées



Essais



Source : [Le Contrat d'étude prospective 2015 2020](#). Fédération Régionale des Travaux Publics d'Île-de-France, Direccte, Fédération Ile-de-France, Haute Normandie, Centre SCOP BTP et Constructyts.

Le suivi de l'état d'avancement du projet

- Les principales fédérations professionnelles (dont la FRTP Île-de-France) concernées par le Grand Paris, le MEDEF et la CGPME et la CCIP IDF croisent et échangent leurs informations, suivent l'avancement des projets, s'organisent pour mieux répondre aux attentes des maîtres d'ouvrage et font connaître leurs propositions et leurs demandes aux pouvoirs publics.

Tous les 6 mois, le [Baromètre du Grand Paris des entreprises](#) fait ainsi le point sur l'état d'avancement du Grand Paris.

- En janvier 2016, la CCIP IDF et les maîtres d'ouvrage et donneurs d'ordre responsables des projets d'investissements, la FRTP IDF, le MEDEF IDF, la CGPME IDF, la FFB Grand Paris, la FIB, la FIEEC, la FIF, la FIM, la FNADE, la FNAIM Grand Paris, la FPI, et l'UNICEM IDF, ont lancé un outil d'anticipation en ligne qui permet d'informer les entreprises des projets d'investissement liés au Grand Paris : « [CCI Business](#) ».

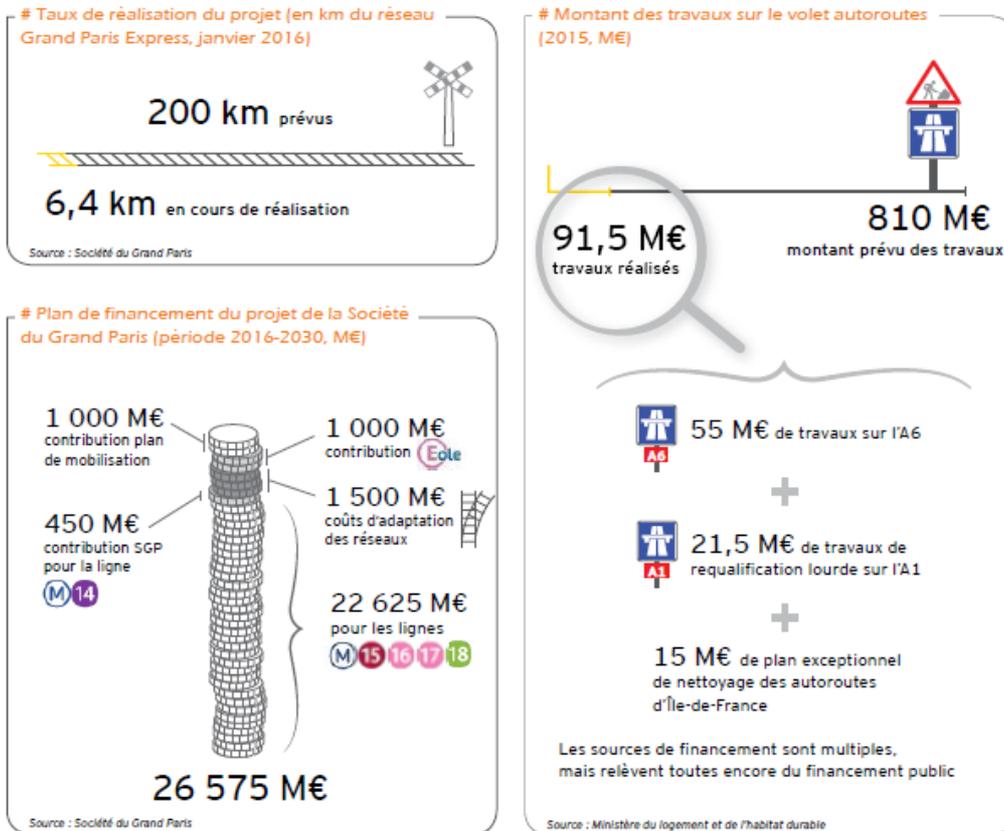
L'objectif de cette plateforme, est de « *mettre les entreprises franciliennes, et les PME en particulier, en avant et leur permettre de bénéficier de ce formidable relais de croissance offert par les chantiers du Grand Paris* ».

Concrètement, cette plateforme vise notamment à donner de la visibilité aux calendriers de mise en œuvre des chantiers, faciliter leur accès aux PME, améliorer la connaissance des besoins à venir des donneurs d'ordre pour mieux les anticiper, favoriser les rencontres de proximité donneurs d'ordre et PME...

- En juillet 2016, Ernst and Young et l'Urban Land Institute ont publié un [baromètre du Grand Paris](#), qui dresse un panorama du Grand Paris afin de « *mesurer son avancement, près de 10 ans après le lancement de la consultation internationale par l'Etat,*

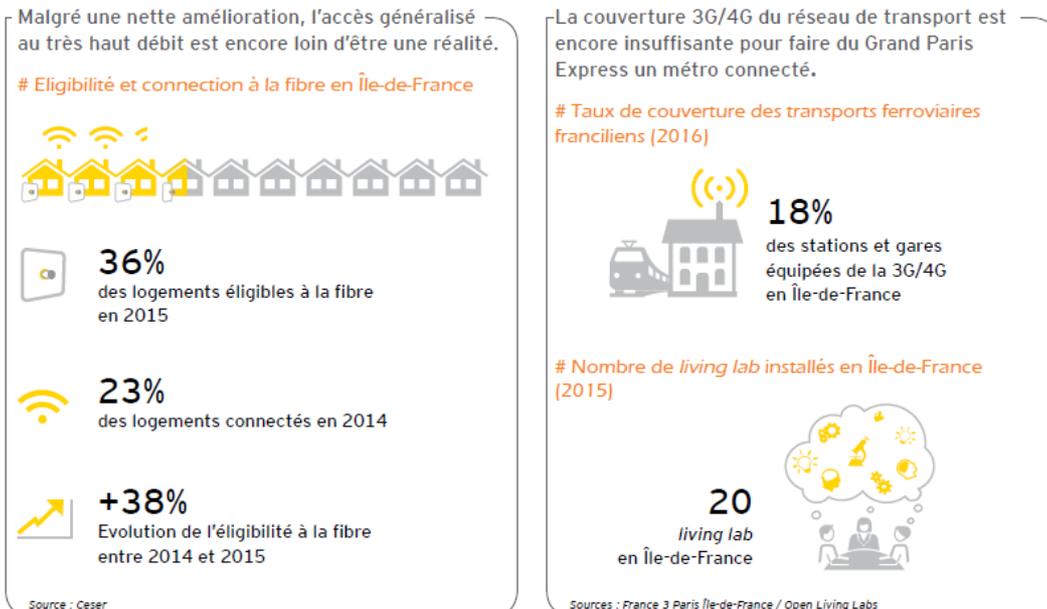
d'en qualifier les dynamiques et d'identifier les leviers » pour sa réussite. Il en ressort les éléments suivants ;

Un projet d'envergure en termes de transports, mais encore en phase d'amorçage



Source : Infographie Ernst and Young et ULI. [Baromètre du Grand Paris 2016](#). Juillet 2016.

Une couverture numérique loin d'être optimale



Source : Infographie Ernst and Young et ULI. [Baromètre du Grand Paris 2016](#). Juillet 2016.

Conclusion : Un projet francilien à la portée bien plus large

Le Grand Paris est le projet d'investissement le plus important des 15 années à venir en France. Bien que situé en Île-de-France, c'est un projet d'envergure nationale voué à entraîner l'ensemble de l'économie. Pour rappel, plus de 60 milliards d'euros de recettes fiscales pour l'Etat sont anticipées ainsi qu'une augmentation de 140 milliards d'euros de PIB au niveau national.

Avec des opportunités de marché de plus de 100 milliards d'euros, le Grand Paris détient un potentiel important de relance de l'activité économique des entreprises et de l'emploi, notamment dans le BTP. L'impact de ce projet ne se limite cependant pas au domaine économique. 8,5 millions de voyageurs empruntent chaque jour les transports en commun en Île-de-France. L'amélioration des conditions de transport grâce au Nouveau Grand Paris des transports est un bond en avant indispensable à l'amélioration de la qualité de vie des franciliens, de même que la construction de logements, dont le manque est criant en zone dense. Source de report modal et de densification, il joue également un rôle majeur dans la transition de l'économie francilienne vers la croissance verte et la lutte contre le réchauffement climatique.

Cependant, le projet accuse d'ores-et-déjà certaines difficultés. 2 ans de retard sont annoncés par exemple pour la mise en service de la ligne 15, décalant sa mise en service de 2020 à 2022. Dans la perspective éventuelle de l'organisation des Jeux Olympiques de 2024 ou de l'Exposition Universelle de 2025 en France, il est essentiel que le calendrier soit tenu, voire accéléré, afin de renforcer ces candidatures, et profiter au plus vite des effets positifs de ce grand projet.

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
01.44.13.32.22

CANAL SEINE-NORD-EUROPE

Etat des lieux du projet et de son financement

S'intégrant dans un grand réseau fluvial européen, le projet de canal Seine-Nord Europe prévoit la réalisation d'un canal à grand gabarit, long de 107 km, entre l'Oise (Compiègne) et le canal Dunkerque-Escaut (Cambrai). La mise en service du projet, attendue pour 2023-2025, a vocation à créer une offre alternative aux poids lourds compétitive sur cet axe où les marchandises circulent presque exclusivement par la route. L'objectif est de développer le débouché fluvial qui bénéficiera à tous les grands ports maritimes et fluviaux de la Seine à l'Escaut.

Un projet majeur pour le développement du transport fluvial

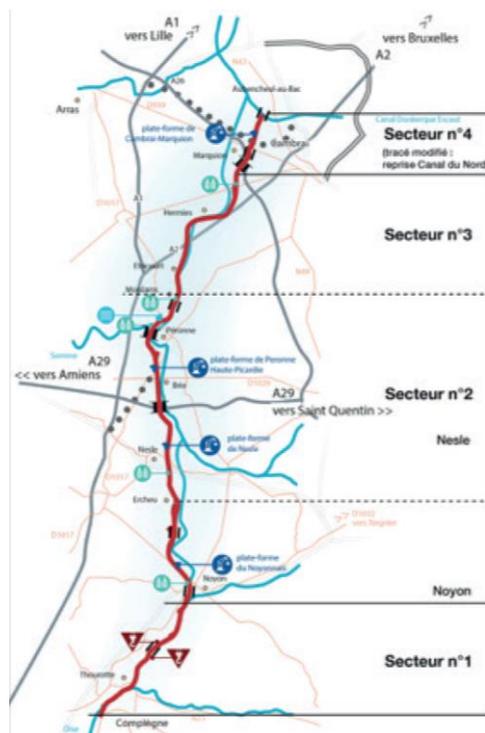
Le [canal Seine-Nord Europe](#) constitue un maillon central de la liaison fluviale européenne à grand gabarit Seine Escaut. En reliant les bassins de la Seine et de l'Oise aux 20 000 km de réseau fluvial nord européen à grand gabarit, il devrait permettre le transport de chargement de fret fluvial pouvant atteindre 4400 tonnes, soit l'équivalent de 180 poids-lourds. Ce report modal de la route vers la voie d'eau pourra générer une diminution importante des émissions de CO₂ et décongestionner les autoroutes de cet axe.

Cette nouvelle infrastructure permettra, en outre, la création de 10 000 à 13 000 emplois directs et indirects par an durant les années de chantier. Ses retombées économiques attendues permettent d'envisager 45 000 emplois pérennes entre la Seine et l'Escaut d'ici 2050 en structurant une économie autour d'une infrastructure compétitive les reliant à 20 000 km de réseau à grand gabarit et à la mer à moindre coût.

Un démarrage des travaux attendu pour 2017

Après enquête publique préalable achevée fin novembre 2015, l'obtention de la déclaration d'utilité publique, incluant les modifications du tracé du canal Seine-Nord Europe, est attendue pour le début de l'année 2017. Quant au dossier Loi sur l'eau (8 à 9 mois de procédure) et à l'enquête parcellaire, ils seront réalisés parallèlement à l'avancement des marchés de maîtrise d'œuvre. Le lancement des travaux est escompté la même année ou en 2018, et l'ouverture de l'ouvrage entre 2023 et 2025.

Une répartition des travaux en 4 secteurs.



(source : VNF)

Les travaux de la section 1 (600 M€ de travaux) sont attendus pour la mi-2017. Cette section, allant de Compiègne à Passel, comporte des travaux de terrassement, d'ouvrages d'art et de rétablissement de communications ainsi que la construction de l'écluse de Montmacq et de quais de transbordements. Les marchés relatifs aux trois autres secteurs du canal Seine-Nord seraient lancés dans l'ordre et progressivement, les travaux se déroulant dans la période 2018-2023.

La section 2 comprend notamment la réalisation de trois écluses à Noyon, Nesle et Allaines, d'un pont-canal et d'un bassin réservoir de 14 millions de mètres cubes. De Moislains à Marquion, le secteur 3 comprend des volumes de terrassements importants (27 millions de m³ de déblais). Quant au dernier tronçon, entre Marquion et Aubiencheul-au-Bac dans le Pas-de-Calais, il prévoit le raccordement aux canaux de Calais et Dunkerque-Escaut et comprend la construction de deux écluses de grande hauteur de chute.

Un soutien financier de l'UE, de l'Etat et des collectivités locales

Le coût prévisionnel du Canal Seine-Nord Europe est estimé à 4 747 M€ hors taxes. Ce montant n'intègre pas la réalisation des plates-formes multimodales qui relèveront, le moment venu, d'un financement spécifique de la part des collectivités territoriales.

Les financements publics nécessaires à la réalisation du programme de référence de l'opération seront apportés à hauteur de 50% par l'État (1 milliard d'euros, par l'AFITF), d'une part, et de 50% par l'ensemble des collectivités territoriales signataires, d'autre part, déduction faite des contributions effectives de l'Union européenne et des éventuelles sources de financement complémentaires qui pourront être mobilisées au service du financement du projet.

Un soutien financier de l'UE conséquent

Inscrite au titre des projets prioritaires des réseaux transeuropéens de transport dès 2004, la liaison Seine-Escaut a obtenu, pour la période financière 2007-2013, un soutien de 420 M€ de la Commission européenne (au titre des réseaux transeuropéens de transport), dont 350 millions pour la partie française (comprenant 333 M€ pour Seine-Nord Europe).

En 2013, l'Union européenne a de nouveau réaffirmé l'intérêt européen du projet. En effet, le projet s'inscrit dans le cadre du corridor Mer du Nord/Méditerranée, parmi les 9 corridors identifiés par l'Union européenne. À ce titre, il est éligible à un cofinancement du Mécanisme pour l'interconnexion

en Europe (MIE), instrument financier de l'Union européenne dédié aux infrastructures, à hauteur de 50% du montant des études et 40% du montant des travaux.

La déclaration de Tallin du 17 octobre 2013, co-signée par la Commission européenne et les ministres chargés des voies navigables de la Belgique, des Pays-Bas et de la France, souligne l'importance du développement de cette liaison fluviale, en étendant son périmètre de l'embouchure de la Seine, au niveau du port du Havre, jusqu'au réseau fluvial du Nord-Pas-de-Calais, à la frontière avec la Belgique.

Le canal Seine-Nord Europe fait l'objet d'une convention de financement de l'Union européenne d'un montant de 980 M€ (dont 769,5 M€ pour la partie française) sur la période 2014-2019 avec la conclusion, le 1^{er} décembre 2015, d'une première convention de financement.

La contribution notable des collectivités locales

L'assemblée régionale des Hauts-de-France a adopté, le 8 juillet 2016, le protocole de financement et de gouvernance du futur canal à grand gabarit. Ce protocole fixe les participations financières de l'ensemble des acteurs (Union européenne, État, collectivités).

Le montant des contributions versées par les collectivités territoriales est réparti entre la Région Ile-de-France, la Région Nord-Pas de Calais - Picardie, le Département du Nord, le Département de l'Oise, le Département du Pas-de-Calais et le Département de la Somme jusqu'au seuil de 1 012,65 M€, selon le tableau ci-dessous.

Participation financière des collectivités locales

	Participation des collectivités locales (en M€ courants)
Région Nord-Pas de Calais - Picardie	302,65
Région Île-de-France	210
Département du Nord	200
Département du Pas de Calais	130
Département de l'Oise	100
Département de la Somme	70
Total de la part de la participation des collectivités locales	1 012,65

Il reste maintenant aux autorités régionales et locales à concrétiser cet engagement, notamment de la part de la région Ile-de-France.

Le rôle-clé de la future société de projet

Les grands projets européens sont portés par une « une société de projet », une structure juridique mise en place spécifiquement pour conduire le projet. Cette structure permet, par exemple, d'associer étroitement les collectivités territoriales qui financent le projet mais aussi de renforcer l'appropriation du projet par les territoires et de mieux tenir compte de leurs attentes.

[L'ordonnance du 21 avril 2016 relative à la société du Canal Seine Nord Europe](#) définit le cadre général d'organisation de cette société de projet. Elle prévoit notamment que cette société sera dirigée par un « conseil de surveillance » qui réunit en particulier des représentants des collectivités territoriales participant à son financement, des représentants de l'État, de Voies Navigables de France (VNF). La société du canal Seine-Nord Europe disposera également d'un « comité stratégique » réunissant des représentants des communes, des intercommunalités, des chambres professionnelles et des associations agréées de protection de l'environnement. La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat et le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche ont présenté, le 14 septembre 2016, [un projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine - Nord Europe](#). L'ordonnance qu'il s'agit de ratifier crée l'établissement public Société du Canal Seine - Nord Europe, chargé de la réalisation de l'infrastructure fluviale. La société de projet devrait être officiellement créée avec la parution d'un décret d'application.

Pour préparer la mise en place de cette société, Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche a confié une mission de préfiguration à VNF.

Des obstacles encore à lever

Le canal Seine-Nord a fait l'objet, au cours de ces dernières années, de nombreuses révisions, à la fois sur le projet lui-même et son modèle de financement. Le bouclage financier du projet, dans un contexte de baisse des dotations et de crédits d'engagement limités de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), doit encore être assuré.

La question du bouclage financier et des futures recettes générées par le projet

Outre les participations de l'Union européenne et des collectivités locales, il reste à l'État de confirmer son engagement financier (1 milliard d'euros), en l'absence de recettes pérennes de l'AFITF. Les 700 M€ restants pourraient être financés sous forme d'emprunt par la société de projet.

Un défi de taille est donc d'identifier le modèle économique permettant, à la fois de finaliser le financement du projet dont le remboursement de l'emprunt, mais aussi d'atteindre les objectifs de report modal et de développement économique. Une solution proposée par le député Rémi Pavros est de mettre en place une redevance pour coût externe dans le prolongement de la directive Eurovignette III. Cette directive prévoit les modalités de contribution des poids lourds au financement des infrastructures qu'ils utilisent. La directive Eurovignette III (2011) ajoute une redevance pour coût externe qui met en application le principe du « pollueur/payeur ». Elle autorise ainsi les États membres à appliquer sur leur réseau routier un péage qui est composé d'une redevance d'infrastructure couvrant l'exploitation et l'investissement (principe « utilisateur payeur ») et/ou d'une redevance pour coût externe couvrant les nuisances liées à la pollution et au bruit.

Concrètement, cela pourrait se traduire par des recettes dédiées grâce à la mise en place d'un « sur-péage » pour les poids-lourds circulant sur l'autoroute A1, parallèle au canal et la mise en œuvre d'une contribution environnementale des entrepôts logistiques modulée selon l'utilisation ferroviaire/fluviale/routière.

Ces recettes dédiées pourraient ainsi renforcer l'autonomie de décision de la société de projet et lui donner la réactivité nécessaire à la réussite du projet.

Les craintes concernant l'attractivité des ports maritimes de l'axe Seine

Une des craintes longtemps exprimées concernant ce projet est le risque de renforcer les avantages des ports belges, hollandais, et dans une moindre mesure allemands, avec cette liaison à grand gabarit, au détriment des ports de l'axe Seine. Pour parer à cette inquiétude, six parlementaires ont été chargés par décret du 29 janvier 2016 du Premier ministre, d'une mission temporaire ayant pour objet le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des principales portes d'entrée maritime françaises.

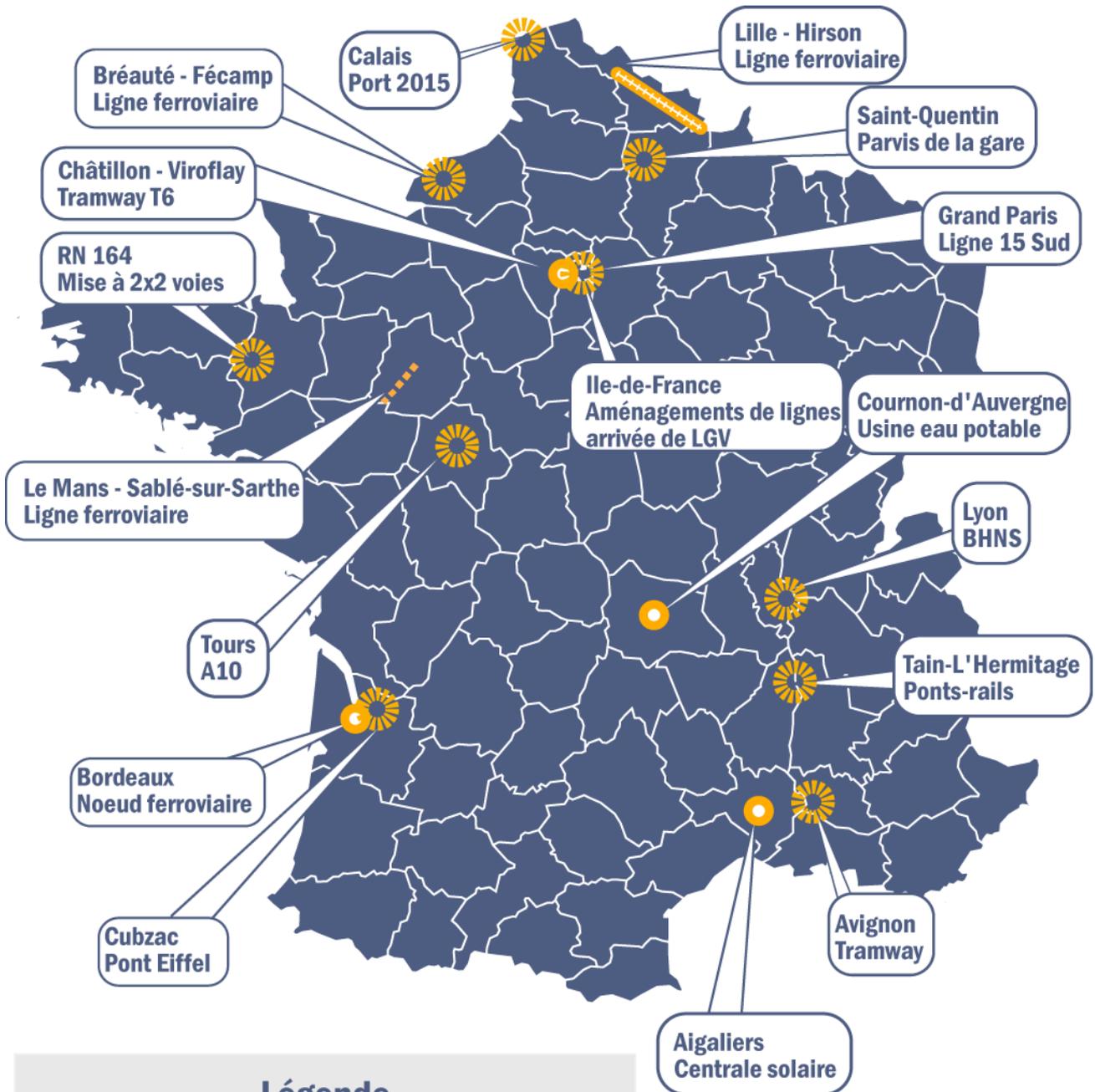
Une des conclusions de cette mission, dévoilées lors de l'été 2016 est que l'ouverture du Canal-Seine-Nord Europe peut représenter une opportunité pour développer l'hinterland d'HAROPA, c'est-à-dire l'ensemble portuaire de l'axe Seine réunissant les ports du Havre, de Rouen et de Paris. Néanmoins, la condition préalable est la réalisation (du sud vers le nord) de « MAGEO », c'est-à-dire la mise au gabarit européen (approfondissement de la rivière Oise et adaptation du chenal de navigation pour permettre le passage de bateaux de gabarit européen) de la rivière Oise entre Creil et Compiègne. Celle-ci constitue en effet le débouché Sud du Canal Seine-Nord Europe, maillon de la liaison Seine-Escaut.

Le Canal Seine-Nord Europe constitue donc une opportunité considérable pour le développement de l'économie interne de l'Europe et ses échanges à travers ses grands ports maritimes. Si le projet est soutenu par l'Union européenne et porté par les collectivités locales de la région Hauts-de-France, le bouclage financier doit encore être finalisé pour la réalisation de ce projet d'intérêt européen majeur.

En savoir plus : [site internet du projet Seine-Nord-Europe](#)

Nicolas Gaubert
gaubertn@fntp.fr
Service Europe
01.44.13.31.06

INFOS CHANTIERS – 2^{ème} TRIMESTRE 2016



Légende

-   Mise en service
-   Lancement

 Localisation
Nom du chantier

© FNTP septembre 2016

Mises en service

Lille – Valenciennes – Aulnoy-Aymeries – Hirson : ligne ferroviaire

Les travaux de modernisation de la ligne Lille – Valenciennes, Aulnoy-Aymeries – Hirson se sont achevés en mai 2016. L'opération a consisté à renouveler 180 km de rail, 158 000 tonnes de ballast et 150 000 traverses.

- Investissement : 110 M€, financés par SNCF Réseau
- Durée du chantier : 4 mois

Bordeaux : nœud ferroviaire

L'opération de désengorgement et de préparation à l'arrivée de la LGV SEA à Bordeaux s'est achevée début mai 2016 après 11 ans de travaux. 8 grands chantiers ont été menés : aménagement d'un pont à 4 voies sur la Garonne, création pôle multimodal de Cenon, mise en place d'un pont-rail, démolition de la gare de Benauges, mise à 4 voies du tronçon Benauges – Cenon long de 3,5 km, installation de 7,6 km de protections phoniques etc.

- Investissement : 490 M€
- Durée du chantier : 11 ans

Châtillon – Viroflay : tramway T6

Le dernier tronçon de la ligne de tramway T6 est entré en service le 28 mai 2016. La ligne dessert désormais 8 communes et 21 stations entre Châtillon-Montrouge et Viroflay Rive-Droite. Longue de 14 km elle comprend une partie souterraine de 1,6 km.

- Investissement : 384 M€, financés par l'Etat (16%), la région IDF (50%), les Hauts-de-Seine (20%), les Yvelines (13%) et la RATP (1%).
- Durée de l'opération : 5 ans

Aigaliers : centrale solaire

La centrale photovoltaïque d'Aigaliers a été inaugurée le 20 mai 2016. Etendue sur un territoire de 22 ha, elle totalise une puissance de 10,7 MWc ce qui correspond à l'alimentation en électricité, hors chauffage, de 5 800 foyers.

- Investissement : 32 M€

Cournon-d'Auvergne : usine d'eau potable

L'agglomération de Clermont-Ferrand a inauguré une usine d'eau potable située sur la commune de Cournon-d'Auvergne. L'eau y sera traitée grâce à un nouveau procédé à base de charbon actif en poudre et d'ultrafiltration. Elle pourra traiter 50 000 m³/jour. Elle sera transférée à la nouvelle Communauté urbaine de Clermont-Ferrand début 2017.

- Investissement : 18,34 M€

Lancements

Avignon : tramway

Les travaux préparatoires à la réalisation de la ligne de tramway d'Avignon ont démarré en juin 2016 avec le déplacement des réseaux d'eau et d'assainissement. La ligne s'étendra sur 5,2 km entre Saint-Roch et Saint-Chamand et sera renforcée par 2 lignes de bus à haute fréquence.

- Investissement : 117 M€ + 18 M€ pour les 2 lignes de bus
- Mise en service : juin 2019

Bréauté - Fécamp : ligne ferroviaire

Les travaux de régénération des voies de la ligne Bréauté – Fécamp ont été lancés le 18 mai 2016. 45 000 tonnes de ballast et 33 000 traverses vont être changées, des opérations de maintenance des ouvrages d'art sont également prévues, des aménagements sont prévus pour rendre la gare de Fécamp accessible aux personnes à mobilité réduite et enfin 2 passages à niveau vont être modernisés.

- Investissement : 22 M€, financés par la Région Normandie (81%), la Communauté d'agglomération Caux Littoral (7%) et SNCF Réseau (12%).
- Durée des travaux : 9 mois

Calais : opération Calais Port 2015

Après l'achèvement des travaux préparatoires, le chantier de l'opération Calais Port 2015 a réellement débuté en mai 2016. Plusieurs opérations d'envergure vont être réalisées : construction d'une digue de 3 km, création d'un bassin de 90 ha, aménagement de 65 ha de terre-pleins dont 45 ha gagnés sur la mer... Les accès routiers et ferroviaires seront également revus. Le port de Calais souhaite ainsi s'adapter à l'augmentation de la taille des ferries et éviter la saturation face à la croissance du trafic.

- Investissement : 675 M€
- Mise en service : 2020

Tours : A10

L'aménagement de la 3^{ème} voie sur l'A10 au sud de Tours a démarré le 18 mai 2016. Il s'agit de créer une nouvelle voie de 6 km entre Chambray-lès-Tours et Veigné. 6 ponts enjambant l'autoroute seront construits. Ces infrastructures permettront d'améliorer les conditions de circulation : plus grande fluidité du trafic, plus de sécurité et meilleure prise en compte de l'environnement.

- Investissement : 58 M€
- Mise en service : été 2018

Tain-L'Hermitage : ponts-rails

Entre le 4 avril et le 3 juin 2016 4 ponts-rails ont été remplacés sur la ligne Lyon – Marseille sur la commune de Tain-L'Hermitage. Cette opération fait partie d'un vaste plan de renouvellement et d'entretien des infrastructures auquel 370 M€ seront consacrés dans la région Auvergne Rhône-Alpes.

- Durée du chantier : 2 mois

Grand Paris Express : ligne 15 sud

Les premières opérations de génie civil sur la ligne 15 sud du Grand Paris Express ont été lancées début juin 2016 sur le site de la gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart. 3 Md€ de marchés de génie civil seront attribués fin 2016. A terme, la ligne 15 sud, longue de 33 km, reliera les stations Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs.

- Investissement : 5,3 Md€
- Mise en service : 2020

Le Mans – Sablé-sur-Sarthe: ligne ferroviaire

Depuis début mai se déroulent les travaux de renouvellement des voies ferrées entre Le Mans et Sablé-sur-Sarthe, soit 37 km. L'ensemble des composantes de la voie sont concernées : rail, ballast et traverses.

- Investissement : 46 M€
- Mise en service : juillet 2016

Lyon : BHNS – Ligne C3

Les travaux d'amélioration de ligne de BHNS C3 ont débuté le 20 mai 2016. Une double voie réservée va être réalisée entre le pont Lafayette et la station Laurent Bonnevey sur une distance de 5,5 km. Elle nécessitera la création de la plateforme du site propre, de stations et d'aménagements d'éclairage public et de signalisation. L'objectif est d'augmenter la fréquence de la ligne pour répondre à la croissance du trafic.

- Investissement : 55 M€
- Mise en service : novembre 2016

RN 164: mise à 2x2 voies

Les travaux de terrassement de l'élargissement de la RN 164 à 40 km à l'Ouest de Rennes ont démarré fin mai 2016. Ce tronçon de 6 km sera raccordé à la RN 12. Jusqu'à 35 personnes devraient être mobilisées sur le chantier.

- Investissement : 34,8 M€, financés par l'Etat et la région Bretagne.
- Mise en service : août 2016

Saint-Quentin : parvis de la gare

Le chantier de réaménagement du parvis de la gare de Saint-Quentin a commencé en juin 2016. Il concerne la gare routière, les parkings et les aménagements paysagers et urbains, nécessitera des travaux de terrassement et de voirie et permettront d'améliorer les accès des transports collectifs, automobiles et des circulations douces.

- Investissement : 12 M€
- Durée du chantier : 24 mois

Cubzac : pont Eiffel

Le chantier de réhabilitation du pont Eiffel de Cubzac a démarré en mars 2016 pour 20 mois. Il s'agit de renforcer les fondations de pile rive droite du viaduc et de créer une passerelle métallique pour piétons et cyclistes à l'extérieur du pont.

- Investissement : 26,8 M€
- Durée du chantier : 20 mois

Ile-de-France : aménagements de lignes vers la gare Montparnasse

La gare Montparnasse et son accès se préparent à accueillir les LGV BPL et SEA. Des travaux d'aménagement ont démarré au 2nd second trimestre et se poursuivront jusqu'à fin 2016. 5 km de voies sont renouvelés, 4 km sont créés et 8 km de caténaire installés notamment en amont de la gare parisienne dans plusieurs communes des Hauts-de-Seine.

- Fin du chantier : fin 2016

Enquêtes publiques

Grand Paris Express : ligne 18

L'enquête publique de la ligne 18 du Grand Paris Express qui reliera l'aéroport d'Orly à la station Versailles-Chantiers s'est déroulée du 21 mars au 26 avril 2016. La ligne sera longue de 35 km et nécessitera la construction de 9 nouvelles gares.

- Investissement : 2,7 Md€
- Mise en service : 2024 pour le tronçon Orly – Saint-Aubin

Ile-de-France : CDG Express

L'enquête publique de la ligne qui doit relier l'aéroport Charles-de-Gaulle- à la gare de l'Est à Paris s'est ouverte le 8 juin et s'est terminée le 12 juillet 2016. La ligne, directe entre la capitale et l'aéroport, doit acheminer les passagers en 20 minutes.

- Investissement : 1,6 Md€
- Mise en service : 2023

Avelin - Gavrelle : ligne THT

L'enquête publique sur le projet de reconstruction de la ligne à 400 000 volts entre Avelin et Gavrelle a eu lieu entre le 11 avril et le 11 juin 2016. Elle vise à sécuriser l'approvisionnement en électricité dans le nord de la France.

- Investissement : 150 M€
- Mise en service : fin 2019

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

Septembre 2016

Des sites Web à visiter

<http://www.icedd.be>

L'Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable a été fondé en 1961 sous forme d'association sans but lucratif. Le bureau d'études s'est appelé Institut wallon de développement économique et social et d'aménagement du territoire jusqu'en 2003. L'ICEDD s'intéresse en priorité à l'utilisation et à la valorisation des ressources spatiales (aménagement du territoire, urbanisme et développement territorial), énergétiques et matérielles, en y intégrant les dimensions économiques, environnementales, sociales et institutionnelles.

<http://www.groupebpce.fr>

Devenir le groupe bancaire de référence de la croissance verte est l'ambition revendiquée par le Groupe BPCE. Le Groupe BPCE partage une conviction : seule la performance économique durable, c'est-à-dire tenant compte des risques et opportunités sociales et environnementales peut assurer le développement des territoires. BPCE est pionnier en financement de projets liés à l'environnement sur l'ensemble des territoires et leader en nombre de projets dans les énergies renouvelables.

<http://www.genieecologique.fr>

Ce site internet offre des fonctionnalités de recherche adaptées permettant de trouver une référence bibliographique, un retour d'expérience pertinent ou une technique innovante. Il est piloté par des partenaires publics et privés dont la Fédération Nationale des Travaux Publics. Ce centre de ressources « Génie écologique » a été mis en ligne à l'automne 2015.

Vos lectures

Numéros spéciaux - Dossiers

- « Spécial Hong Kong » – Travaux – N°925 Juillet/Août 2016. – 92p.
- « Sols & Fondations » – Travaux - N°924 Juin 2016. - 108p.

Ouvrages

«Hyper Mobilités et Politiques Publiques » / CROZET (Yves). – Paris : Economica, 04.2016. – 200p. Prix : 29€

L'hyper-mobilité n'est pas un slogan, c'est un constat. En France, chaque habitant parcourt plus de 40 km par jour, dix fois plus qu'il y deux siècles. L'accroissement tendanciel des vitesses de déplacement est à l'origine de cette révolution qui a pu se réaliser sans accroître les budgets temps de déplacement, environ une heure par jour. Les marchandises ne sont pas en reste en matière d'hyper-mobilité. En ne prenant en compte que les transports domestiques, pour chaque habitant, 140 kg de marchandises sont déplacés chaque jour sur 100 km ! Après avoir établi l'évidence de l'hyper-mobilité,

l'ouvrage en présente les fondements : une hausse tendancielle des revenus qui fait du temps disponible le bien le plus précieux. Le subventionnement systématique de la mobilité sera remis en cause du fait des rendements décroissants de la vitesse et du coût croissant des politiques publiques.

« Concepts, Méthodes et Modèles » / ANTONI (Philippe). – Paris : Economica, 06.2016. – 256p. Prix : 29 €

L'aménagement du territoire nécessite de faire des choix pour l'organisation des transports et la répartition géographique des hommes et des activités. Dans le contexte actuel d'une transition éco-énergétique devenue urgente, ces choix peuvent s'appuyer sur les outils de prospective territoriale proposés par la modélisation et la simulation. Pour y contribuer, cet ouvrage explore les liens entre l'aménagement et les concepts qui le définissent, mais également les méthodes qui lui sont consacrées, et qui, en économie comme en géographie, ont fait l'objet d'avancées remarquables au cours des trente dernières années.

Vos colloques

Novembre 2016

« Vers une mobilité sans couture dans la ville ? »

22 – 23 novembre 2016. – Salon Louis Pradel, Hôtel de la métropole, Lyon (France)

Contacts et inscription :

Patricia Lejoux et Gilles Bentayou

Tél. +33(0)6 68 36 26 99

E-mail : patricia.lejoux@entpe.fr

Février 2017

« Salon européen de l'économie fluviale et maritime »

03 – 05 février 2017. – Paris Expo Porte de Versailles

Contacts et inscription :

Sogena 60, rue de Monceau 75008 Paris

Tel. +33 (01) 56 59 15 15

Paul-Henri Guillot
guillotph@fntp.fr
Tel : 01 44 13 32 32

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

Jean-Philippe DUPEYRON	Chef du service Economique
Madleen FALH	Conjoncture et prévisions
Nicolas GAUBERT	Chef du service Europe
Romain GUILLET	Aménagement du Territoire
Paul-Henri GUILLOT	Documentation
Véronique TAVOILLOT	Secrétariat
Sylvain SIMEON	Collectivités locales, chantiers de France
