



Conjoncture

CONJONCTURE 2016 ET PREVISIONS 2017 : Vers une amélioration de l'activité ?

p.3

Après 8 années de marasme économique, le redressement de l'activité sur l'année 2016 se confirme, marqué par de forts contrastes par région et par spécialité. En dépit d'un manque de visibilité encore important, l'amélioration de l'activité devrait se poursuivre sur l'année 2017 selon nos perspectives par maître d'ouvrage.

COMMENTAIRES DES CHEFS D'ENTREPRISES : Une activité en dents de scie

p.8

L'activité dans les Travaux Publics progresse par à-coups. Cette saisonnalité plus marquée de l'activité crée des sursauts de besoins en matériel et en main d'œuvre difficiles à gérer dans un contexte de réduction constante des délais de réalisation des travaux. Le léger frémissement de l'activité depuis janvier 2016 ne se ressent pas du côté des prix dont le niveau demeure encore très bas, freinant ainsi les investissements et les embauches pourtant nécessaires à une réelle reprise dans le secteur.

2017-2021 : Quelles perspectives d'activité pour les Travaux Publics ?

p.11

Dans un contexte de léger redressement de l'activité, les sources d'inquiétude des chefs d'entreprises restent toutefois prégnantes. 2017, année d'élection présidentielle, sera en effet une année charnière pour l'avenir à moyen terme des Travaux Publics. Les choix de politique économique qui en découleront influenceront fortement la conjoncture du secteur. Dans l'optique de créer un cadre de réflexion sur les différents chemins que pourraient emprunter le secteur ces 5 prochaines années, un exercice de prospective a été réalisé sur la base de 4 scénarii d'activités fondés sur des hypothèses par maître d'ouvrage.

INVESTISSEMENT PUBLIC ET CROISSANCE : Un retour sur le devant de la scène économique

p.15

Après avoir subi les politiques d'austérité mises en place après la crise de 2008, l'investissement public revient en force dans le débat économique : afin de lutter contre l'atonie de la croissance et répondre à des besoins immenses en termes d'investissements, de nombreux organismes, à l'image de l'OFCE, recommandent d'actionner certains leviers budgétaires. Il s'agit maintenant de transformer ce discours en actes. Certains pays s'y engagent résolument. A quand le déclic français ?



BUDGET AFITF : Perspectives pour 2017 et à moyen-terme

p.22

Le budget 2017 de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) a été voté le 6 décembre dernier. Cet article revient sur l'évolution des crédits de paiement depuis la création de l'Agence ainsi que sur les perspectives du budget 2017 et sa soutenabilité financière à moyen terme.

PROJET DE LOI DE FINANCES 2017 ET PERSPECTIVES : Quel impact pour les collectivités locales ?

p.26

Les discussions autour de la [loi de finances pour 2017](#) s'achèvent. Le programme d'économie imposé aux collectivités à travers la baisse des dotations sera allégé pour le bloc communal. Des mesures soutiendront l'investissement public local dont la reprise en 2016 devrait se confirmer en 2017. Elle ne se poursuivra au-delà que si le prochain gouvernement prend pleinement conscience du rôle moteur pour

l'économie française de l'investissement public et notamment des collectivités.

BAROMÈTRE DES COLLECTIVITÉS FNTP – LE MONITEUR : Des prévisions d'investissement moins pessimistes

p.30

La 5ème vague du Baromètre FNTP – Le Moniteur sur les perspectives des collectivités locales marque une inflexion. Les collectivités sont en effet moins nombreuses à envisager un recul de leurs dépenses d'investissement pour 2017 ce qui vient appuyer l'hypothèse d'une reprise de l'investissement local l'an prochain.

COMPTES ADMINISTRATIFS 2015 DES DÉPARTEMENTS : Seulement 89% des dépenses TP prévues dans les budgets primitifs ont été réalisées

p.33

Chaque début d'année les budgets primitifs permettent de prévoir les dépenses de l'année en cours. Les comptes administratifs permettent ensuite de vérifier ce qui a bien été dépensé lors de l'année précédente. En 2015, en ce qui concerne les dépenses liées aux Travaux Publics des départements, le taux de réalisation apparaît en retrait par rapport aux années précédentes à seulement 89%.



UN PATRIMOINE PUBLIC EN DANGER : Focus sur les infrastructures

p.36

Connaître l'évolution réelle du patrimoine des administrations publiques (Etat, collectivités locales, administrations de sécurité sociale et organismes divers d'administration centrale) demande d'étudier l'historique des flux nets d'investissements. En effet, le cumul des investissements dégrèvés de la dépréciation des actifs, constituent le stock de capital public. Or depuis plusieurs années, ce flux net est en forte baisse et est devenu quasiment nul en 2015.

L'année 2016 a été marquée par un engagement important de la Commission européenne en faveur de la mobilité décarbonée. Le paquet de mesures visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE, présenté en juillet 2016, s'est accompagné de mesures en faveur d'une énergie propre, dévoilées en novembre 2016. Ces normes et propositions législatives ont en commun d'impliquer plus fortement le secteur des transports, et notamment la place des infrastructures dans cette transition écologique.



Actualité documentaire

CONJONCTURE 2016 ET PREVISIONS 2017 : Vers une amélioration de l'activité ?

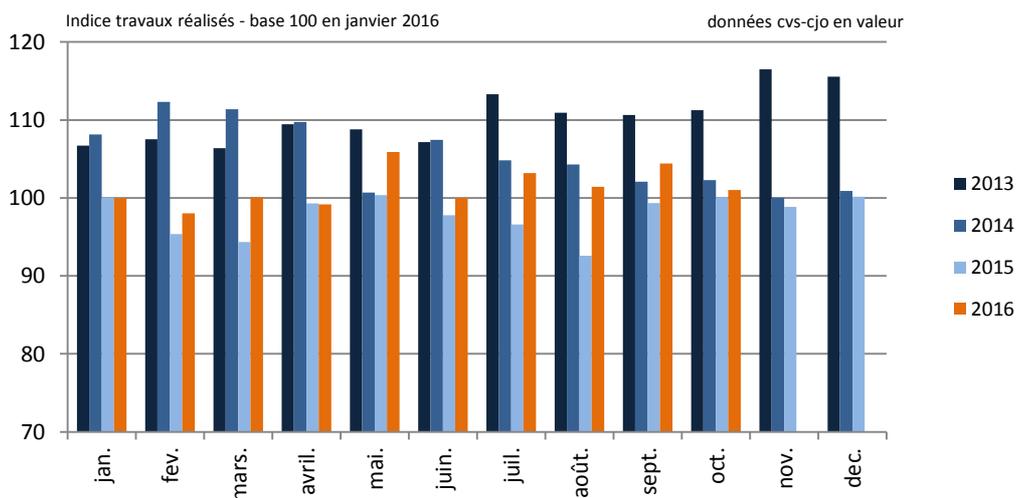
Après 8 années de marasme économique, le redressement de l'activité sur l'année 2016 se confirme, marqué par de forts contrastes par région et par spécialité. En dépit d'un manque de visibilité encore important, l'amélioration de l'activité devrait se poursuivre sur l'année 2017 selon nos perspectives par maître d'ouvrage.

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

2016 : année de transition pour les Travaux Publics L'activité s'améliore en 2016 mais reste hésitante

Le redressement de l'activité dans le secteur des Travaux Publics est perceptible sur ces 10 premiers mois de l'année (+3,8% par rapport à janvier - octobre 2015). Néanmoins, il reste encore hésitant comme en témoignent les résultats décevants du mois d'octobre (+0,9% en valeur et -0,2% en volume par rapport à octobre 2015). D'après [l'opinion des chefs d'entreprises interrogés en octobre 2016](#), le caractère précaire de cette reprise d'activité semble être le reflet d'une activité auprès des collectivités locales encore oscillante - l'activité auprès du secteur privé étant à l'inverse plutôt bien orientée depuis plusieurs trimestres.

Graphique 1 : Des travaux réalisés en légère progression



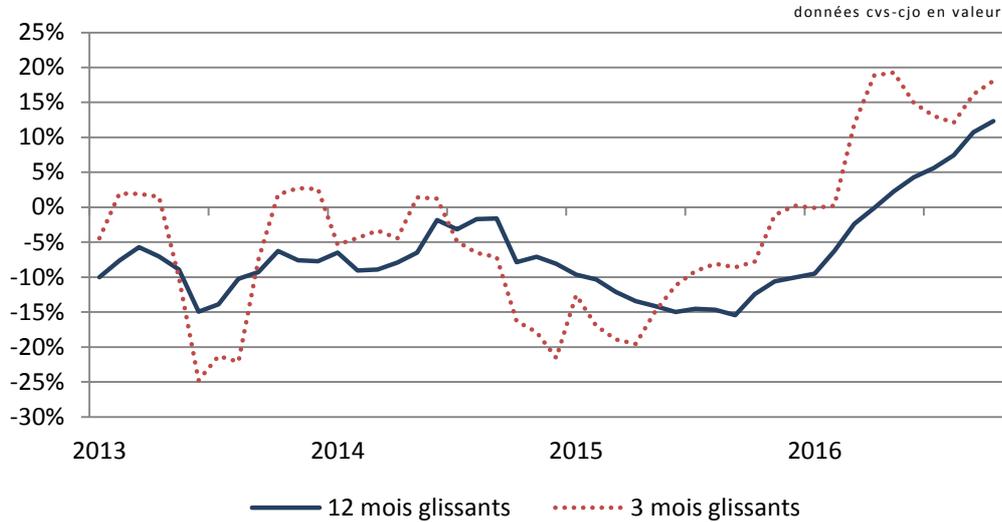
Source : Enquête mensuelle FNTP

Sur un an, les travaux réalisés progressent de +3,0% confirmant l'amélioration de l'activité. En revanche, le niveau d'activité demeure encore très bas compte tenu des pertes enregistrées ces dernières années. Il reste inférieur de 12% au niveau de 2008.

Les perspectives au 4^{ème} trimestre sont encourageantes

Le fort dynamisme des marchés conclus laisse entrevoir une poursuite de la reprise ces mois à venir. Depuis le début de l'année, les prises de commandes croissent de +14,2% et de +12,3% sur les 12 derniers mois.

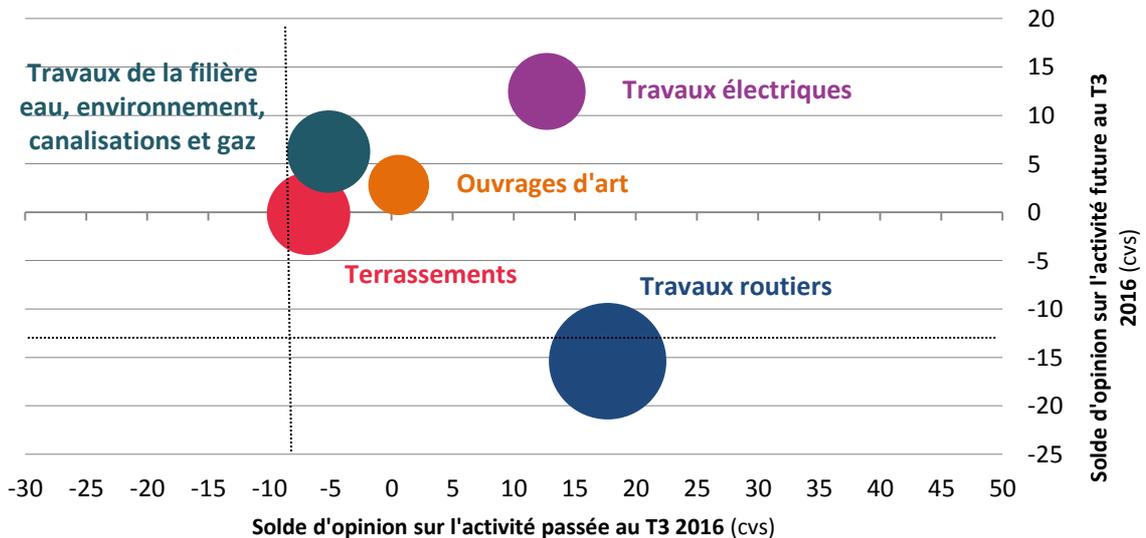
Graphique 2 : Marchés conclus



Source : Enquête mensuelle FNTP

Cette forte progression des prises de commandes depuis janvier est toutefois fortement liée aux projets du Grand Paris et aux opérations du plan de relance autoroutier. Elle masque ainsi d'importantes disparités par spécialité.

Graphique 3 : Opinion sur l'activité passée et future dans les Travaux Publics par spécialité



Source : enquête d'opinion INSEE/ FNTP

Outre les prises de commandes, le moral des chefs d'entreprises quant aux perspectives d'activité du 4^{ème} trimestre semble bien orienté. En octobre 2016, le solde d'opinion sur l'activité future se situe au-dessus de sa moyenne de longue période malgré une légère baisse par rapport à juillet. En revanche, cette moyenne nationale cache encore des disparités régionales. Près d'un tiers des régions (anciennes limites administratives) affiche encore un certain pessimisme quant aux perspectives d'activité ces 3 prochains mois, ces dernières représentant plus d'un quart de l'activité des Travaux Publics. Par spécialité, la reprise se fait également à deux vitesses. D'après les résultats des chefs d'entreprises, seuls les travaux électriques affichent une réelle dynamique positive, la reprise étant plus poussive ou hésitante pour les autres.

Ainsi, 2016 sera l'année d'un timide redressement de l'activité pour le secteur des Travaux Publics marqué par de fortes disparités par métier et par région. Si cette reprise d'activité constitue un signal positif, certains risques, dont le manque de visibilité, pèsent sur le secteur.

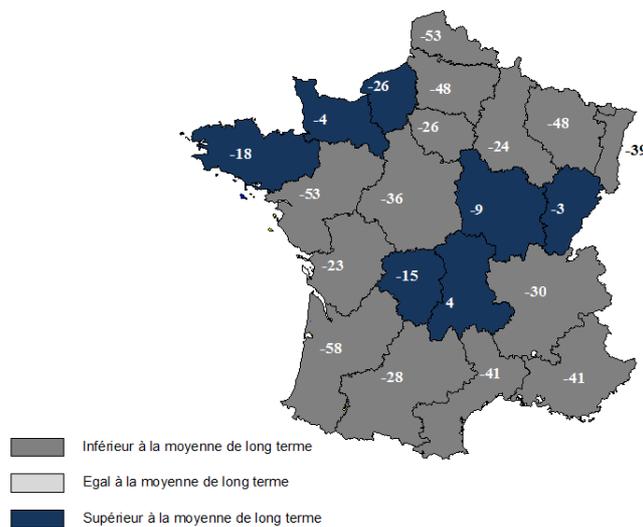
Malgré la reprise, certains risques persistent

Le niveau de carnets de commandes reste en-dessous de la normale

Malgré une légère amélioration, le niveau de carnets de commandes reste encore bien inférieur à la normale (à la fois en nombre de mois de travail mais également en termes de solde d'opinion sur les carnets de commandes). En octobre, le solde d'opinion correspondant (-32) reste en-dessous de sa moyenne de longue période (-23).

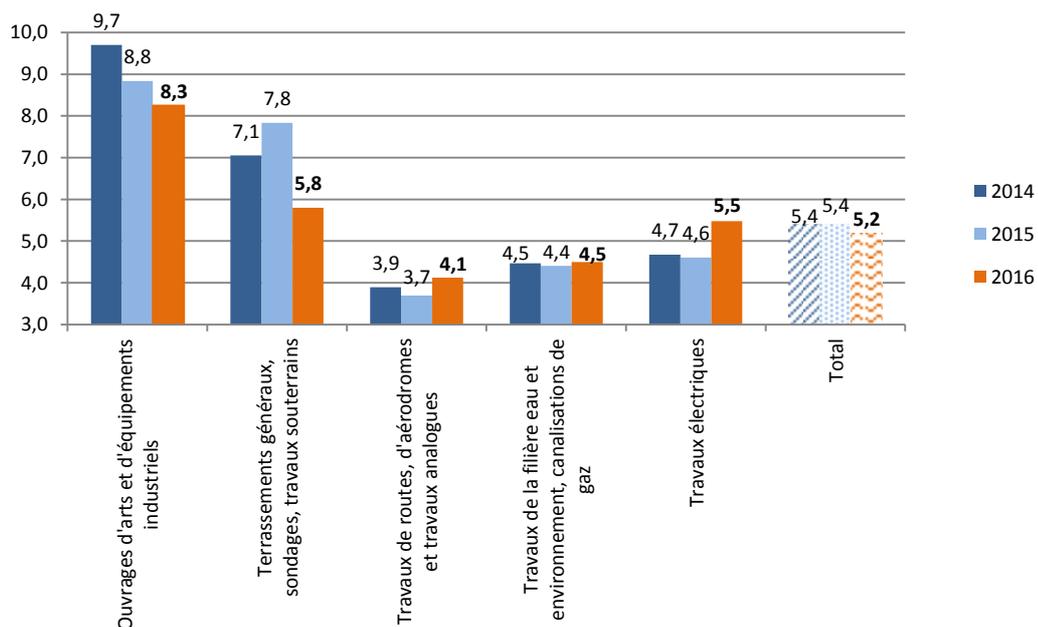
Au niveau régional, 2/3 des régions (anciennes limites administratives), représentant 83% du chiffre d'affaires des Travaux Publics, enregistrent encore un niveau de carnets de commandes inférieur à la normale.

Carte 1 : Opinion sur les carnets de commandes dans les Travaux Publics par région



Source : enquête d'opinion INSEE/ FNTP

Graphique 4 : Carnets de commandes (en mois de travail) par spécialité



Source : enquête d'opinion INSEE/ FNTP
Moyenne sur 4 trimestres du niveau de carnets de commandes

Par spécialité, tous les métiers ont encore un niveau de carnets de commandes inférieur à leur moyenne de longue période, à l'exception des travaux électriques.

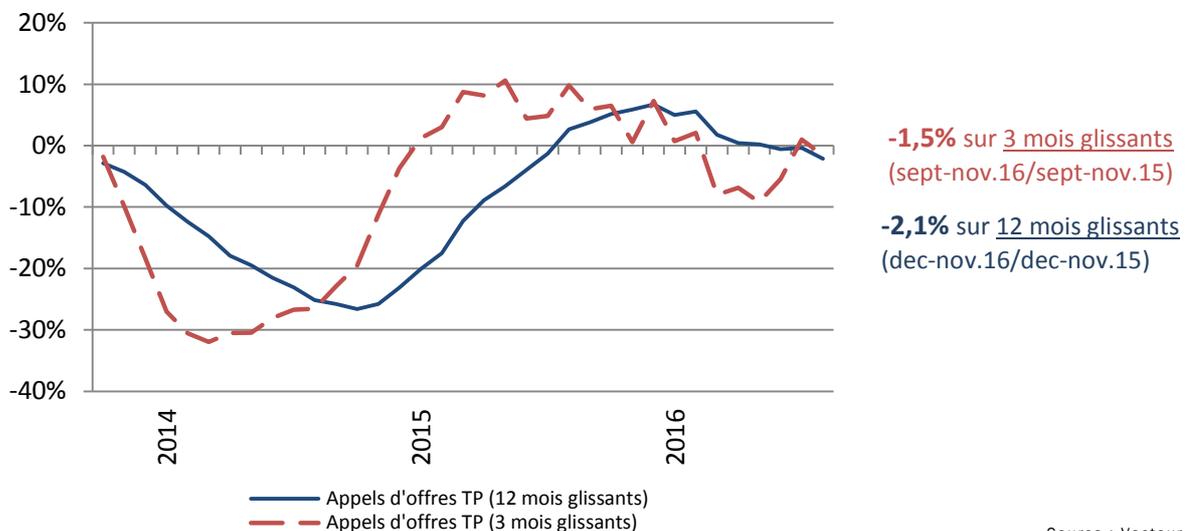
Des lancements d'appels d'offres marchés publics Travaux Publics atones

Après un 1^{er} trimestre en hausse, les lancements d'appels d'offres marchés publics Travaux Publics n'affichent plus de réelle dynamique positive (-2,2% depuis janvier).

Depuis avril 2016, les appels d'offres sont orientés à la baisse. Contrairement à la commande publique globale qui est repartie dès le mois de mai, les appels d'offres marchés publics Travaux Publics ne repartent pas à la hausse.

Sur les 12 derniers mois, ils reculent de -2,1% annulant la progression (+2,0%) enregistrée sur l'année 2015. Seuls les lancements d'appels d'offres des grands opérateurs sont en hausse, ceux du bloc communal demeurent stables par rapport à l'année dernière et les autres maîtres d'ouvrages affichent un recul.

Graphique 5 : Des appels d'offres marchés publics Travaux Publics en berne



Source : Vecteur Plus

Ce manque de visibilité associé à une réduction des délais de réalisation des travaux complique la gestion de main d'œuvre et de matériel et freine les investissements pourtant nécessaires à la reprise.

Prévisions d'activité pour 2017

Des perspectives par maître d'ouvrage bien orientées

Les perspectives d'activité par maître d'ouvrage laissent entrevoir une poursuite de la reprise d'activité en 2017.

Les collectivités locales, principaux clients (41% de chiffres d'affaires), devraient enfin marquer une rupture dans la chute de leurs investissements d'après le consensus qui se dégage tant au niveau des prévisions officielles (+2,9% pour l'investissement local en 2017 selon les prévisions de Bercy) que des analystes bancaires. Compte tenu du cycle électoral favorable (4^{ème} année de mandat), des mesures de soutien à l'investissement et de la réduction de la baisse des dotations (1Md€ au lieu de 2Md€ pour le bloc communal), la hausse de l'investissement devrait être principalement portée par le bloc communal, en particulier les intercommunalités et les Métropoles. En revanche, l'activité auprès des départements et des régions demeurent plus incertaines. (Pour plus d'informations, cf. Dossier Economiques n° 155 Investissement 2017 Perspectives et PLF).

Les grands opérateurs sont les maîtres d'ouvrages qui devraient afficher le plus fort dynamisme en 2017 avec la montée en puissance du Grand Paris (de 400 à 500M€ d'activité en plus en 2017) et du démarrage du plan de relance autoroutier. Les investissements des opérateurs du domaine de l'énergie devraient quant à eux rester porteurs et le THD devrait poursuivre sa montée en puissance.

Côté AFITE, son budget s'établit à 2,2 Md€ : c'est une progression par rapport à 2015 et 2016 mais loin encore du niveau nécessaire. Plusieurs incertitudes pèsent sur ce budget (indemnités Eco-mouv, achat de matériel roulant) (Pour plus d'informations, cf. Dossier Economiques n° 155 AFITF).

Quant à la commande privée, elle devrait poursuivre sa hausse en 2017, bénéficiant principalement de l'accélération prévue de l'activité dans la plupart des segments du bâtiment. La FFB anticipe en effet une hausse d'activité de +3,4% pour 2017.

Prévisions d'activité pour 2017

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, la prévision d'activité pour l'année 2017 s'établit à +2,5% (soit +1,7% en volume) avec une activité essentiellement tirée par les grands opérateurs et le bloc communal.

Tableau 1 : Prévisions 2017 par maître d'ouvrage

Euros courants	Poids	Prévision 2017
Collectivités locales	40,5%	+2,2%
Communes et EPCI	32,8%	+3,5%
Départements	6,3%	-2,0%
Régions	1,4%	-8,0%
Etat	2,7%	0,0%
Grands opérateurs	24,3%	+4,0%
Secteur privé	32,5%	+2,0%
TOTAL <i>En volume</i> <i>(hypothèse d'inflation de +0,8%)</i>	100%	+2,5% <i>(1,7%)</i>

Source : FNTP

Si cette prévision d'activité se situe légèrement au-dessus des prévisions de croissance pour l'économie française en 2017 (autour de 1,4%) il est important de relativiser cette prévision 2017. Le secteur qui a perdu près de 20% de son chiffre d'affaires depuis 2008, mettra en effet encore des années pour retrouver des niveaux d'activité satisfaisants et revenir à son niveau d'avant-crise.

Conclusion

Suivant la dynamique de 2016, le redémarrage assez mou du secteur devrait se poursuivre en 2017 (+2,5% en valeur soit +1,7% en volume).

2017, année d'élection présidentielle, sera aussi une année charnière pour les Travaux Publics et pourrait déterminer la voie sur laquelle le secteur s'engagera ces 5 prochaines années (2017-2021). Comme l'ont montré récemment l'impact des réformes territoriales et de la baisse des dotations de l'Etat aux collectivités locales qui ont contribué à une baisse d'activité de -15% sur ces 2 dernières années (2014-2015), les choix de politique économique et la politique d'infrastructures du prochain gouvernement influenceront fortement la conjoncture des Travaux Publics.

Afin de donner plus de visibilité aux entreprises et d'évaluer l'impact des élections présidentielles de 2017, la FNTP a réalisé un exercice de prospective sur la période du prochain quinquennat. L'objectif de cet exercice n'est pas de prédire l'avenir mais plutôt d'évaluer le champ des possibles et fournir un cadre de réflexion sur le chemin sur lequel le secteur pourrait s'engager ces 5 prochaines années (Plus de détails dans l'article Dossier Economique n° 155 - 2017-2021 : Quelles perspectives d'activité pour les Travaux Publics ?).

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

COMMENTAIRES DES CHEFS D'ENTREPRISES : Une activité en dents de scie

L'activité dans les Travaux Publics progresse par à-coups. Cette saisonnalité plus marquée de l'activité crée des sursauts de besoins en matériel et en main d'œuvre difficiles à gérer dans un contexte de réduction constante des délais de réalisation des travaux. Le léger frémissement de l'activité depuis janvier 2016 ne se ressent pas du côté des prix dont le niveau demeure encore très bas, freinant ainsi les investissements et les embauches pourtant nécessaires à une réelle reprise dans le secteur.

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

Activité, obstacles à la production et perspectives des Travaux Publics

- « Les dossiers d'appels d'offres marchés publics ont été nombreux en juin et juillet mais sont inexistantes ou presque aujourd'hui. Nous subissons toujours la baisse d'activité engendrée par la réforme territoriale et la modification des sources budgétaires qu'elle occasionne. Les élus sont souvent encore frileux dans ce contexte compliqué. L'entreprise se trouve toujours dans une situation financière critique et malheureusement une nouvelle saison hivernale suivi d'une période électorale s'annonce au détriment d'une réelle dynamique économique. »
- « Activité au 4^{ème} trimestre en partie assurée. Par contre, aucune activité pour le début du 1^{er} trimestre 2017. »
- « Tendance à l'amélioration. »
- « Pas d'appels d'offres et de consultations actuellement. Assez naturellement, les carnets de commandes en fin d'année chutent. »
- « Une saisonnalité de nos métiers de plus en plus importante avec une année qui se joue sur les 4 derniers mois de l'année. Le recours à l'activité partielle entre désormais dans les habitudes. »
- « Il est important aujourd'hui d'appuyer les communes pour les demandes de subventions. Certaines communes ne trouvent pas les interlocuteurs et attendent pour lancer des marchés nécessaires à notre survie. »
- « Peu de dossiers d'appels d'offres canalisations depuis le mois de septembre. Des inquiétudes sur l'activité début 2017 et l'impact des prochaines échéances électorales. »
- « Léger mieux du côté des travaux réalisés. »
- « Il existe un manque de visibilité à moyen et long terme. »
- « Petite embellie estivale sur les appels d'offres qui nous a permis de voir le second semestre plus sereinement. Les prix restent cependant trop bas ce qui ne nous permet pas d'investir dans du nouveau matériel ou de créer des emplois. Le manque d'engagement et de prise de risque du système bancaire est également criant. »
- « Depuis la reprise des congés (fin août), l'activité fut correcte par rapport à la période grâce aux bonnes conditions climatiques et à des reliquats de commandes publiques. Ces 3 prochains mois s'annoncent compliqués et les 3 autres aussi. L'hiver et le printemps vont être longs. »
- « Nous avons eu un creux cet été en appels d'offres. Ça repart à la rentrée pour de beaux projets mais qui ne débiteront qu'en avril environ. Nous avons quelques chantiers. En revanche, nous avons encore ¼ de notre effectif qui n'est pas occupé. De plus, les prix assez bas ne nous permettent pas de faire face aux aléas sur les chantiers. »

- « Le carnet de commandes n'est pas assez rempli à ce jour. De nombreuses études en cours nous laissent penser que des commandes vont arriver. »
- « Production à réaliser trop réduite et saisonnière : Activité très faible de janvier à mai, suivi d'une activité très soutenue voire d'une surproduction de juin à novembre. Cela entraîne des problèmes de gestion (de personnel, d'entretien de matériel, etc...), des difficultés financières (amortissement du matériel sur 6 à 7 mois au lieu de 10 mois d'activité) et des problèmes de trésorerie (besoin qui grandit sur certaines périodes). Par ailleurs, le manque de visibilité à moyen terme est criant avec très peu d'appels d'offres pour cette fin d'année 2016/début 2017. Le prix d'attribution des appels d'offres est toujours très bas. »
- « La conjoncture en cette fin d'année est bonne. Néanmoins, certains signes doivent alerter les pouvoirs publics une nouvelle fois : i) le manque de perspectives à court et moyen terme sans parler du long terme, ii) des investissements toujours en berne. Rien n'est fait pour relancer la croissance. Tout est orienté vers les dépenses de fonctionnement. Il faut s'attendre à une année 2017 plus difficile qu'imaginée. »
- « Le délai pour la réalisation est de plus en plus court entre l'envoi du devis et la date des travaux, le délai est d'environ 1 ou 2 mois. »
- « Grande inertie dans le démarrage du plan de relance autoroutier et le lancement des opérations des Contrats de Plan Etat-Région. Fort risque d'avoir une rupture d'activité pour le premier semestre 2017. »
- « On constate de plus en plus d'exigence des maîtres d'ouvrages qui implique une augmentation des coûts de structure. »
- « Après un carnet de commandes faible jusqu'en juin, l'amélioration des conditions climatiques a favorisé le redémarrage des commandes. Côté commande privée, de nombreux projets ont été déclenchés. Concernant la commande publique, la fin d'année est traditionnellement à l'utilisation des crédits de l'année. L'activité est donc temporairement forte. Toutefois, on ressent une certaine fébrilité générale, le moindre grain de sable (climat, prix du pétrole, décision politique) peut impacter notre activité. Nous restons sereins jusqu'à Noël. »
- « Activité en dents de scie et non régulière. Difficulté de lissage de l'activité sur toute l'année. »
- « La visibilité est faible en raison de décalage ou d'annulation de projets. »
- « Activité portée par le dynamisme de la région Ile De France. »
- « Un volume d'affaires à la hausse avec un manque de « gros dossiers » et des prix toujours trop bas. »
- « Nous rencontrons un grand souci de main d'œuvre qualifiée entraînant une pyramide des âges vieillissante au sein de notre entreprise malgré notre orientation vers l'apprentissage. »
- « Activité en hausse cette année mais perspectives de stabilité pour 2017, la croissance en métropole étant contrecarrée par la poursuite de la baisse en zone rurale. Le niveau des prix est, par ailleurs, toujours très bas. »
- « Le marché a tendance à rester stable bien qu'une légère augmentation semble se présenter à nous mais un obstacle reste toujours présent : le manque de main d'œuvre qualifiée qui conduit à un manque d'efficacité et de rendement sur les chantiers. »
- « L'activité est suspendue à l'incapacité de certaines collectivités à mettre en œuvre leurs projets bien qu'elles soient créditées d'un budget. »
- « Le boom incroyable de commandes fin août/début septembre 2016 qui nous a rempli le carnet de commandes pour l'année. »
- « Carnets de commandes supérieurs à la normale mais manque de personnel. »
- « Une surchauffe en août. Carnets de commandes de très court terme et très peu de perspectives pour le début d'année 2017. »

Prix, délais de paiement et trésorerie

- « On ressent une amélioration et une reprise en termes de nombres d'affaires et aussi dans l'importance des volumes. Cependant, le niveau des prix reste malheureusement très bas. »
- « Les prix pratiqués restent trop bas pour permettre de dégager une marge suffisante et permettre d'investir dans le renouvellement des matériels. »
- « Un semblant de reprise mais les prix sont encore tirés vers le bas et les délais de paiement clients sont souvent supérieurs à plus de 90 jours ce qui pose des problèmes de trésorerie. »
- « Les prix sont trop bas. Un volume plus important de travaux permettrait de relancer l'activité et donc avoir des prix raisonnables. »
- « Plus de gros chantiers. Nombreuses réponses aux prix très bas : peu de marges à l'arrivée limitant les investissements et les embauches. »
- « Nous constatons une reprise de l'activité dans notre secteur. En revanche, les prix de vente n'augmentent pas. Certains clients allongent leurs délais de règlement ce qui fragilise notre trésorerie alors que nous faisons du résultat. »
- « Peu de dossiers pour 2017. Les prix restent toujours aussi bas. »
- « Les délais de paiement n'étant pas respectés cela nous met en difficulté et nous freine énormément pour l'embauche car les charges sont trop lourdes et nous n'avons jamais de trésorerie suffisante pour faire face. »
- « Nous constatons que les délais de paiement de nos clients se sont allongés depuis quelques mois. »
- « Les prix restent stables mais ce n'est pas pour autant qu'ils sont bons. Obligation d'avoir un parc de matériel plus important pour pouvoir servir la clientèle et donner du travail permanent au personnel. »

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

2017-2021 : Quelles perspectives d'activité pour les Travaux Publics ?

Dans un contexte de léger redressement de l'activité, les sources d'inquiétude des chefs d'entreprises restent toutefois prégnantes. 2017, année d'élection présidentielle, sera en effet une année charnière car les choix de politique économique opérés influenceront fortement la conjoncture du secteur. Dans l'optique de créer un cadre de réflexion sur les différents chemins que pourraient emprunter les Travaux Publics ces 5 prochaines années, un exercice de prospective a été réalisé sur la base de scénarii d'activité.

2017-2021 : Quelle trajectoire pour les Travaux Publics? Méthodologie et hypothèses retenues

Dans un contexte de reprise, les sources d'inquiétude des chefs d'entreprises changent. Si le recul ininterrompu du chiffre d'affaires constituait, il y a encore quelques mois, leur préoccupation majeure, aujourd'hui le principal risque menaçant une reprise durable pour le secteur des Travaux Publics est le manque de visibilité qui empêche de réaliser les investissements pourtant nécessaires à la reprise et restreint les possibilités d'ajustement de l'appareil productif. Au-delà du manque de visibilité de court terme, le flou sur les perspectives d'activité est particulièrement prégnant à moyen terme dans un contexte d'élections présidentielles en mai 2017. Les choix de politique économique et la politique d'infrastructures mise en œuvre détermineront, en effet, la voie sur laquelle le secteur des Travaux Publics s'engagera ces 5 prochaines années.

Afin de fournir un cadre de réflexion, un exercice de prospective sur la période du prochain quinquennat a été élaboré sur la base de scénarii. 4 scénarii d'activité fondés sur des hypothèses par maître d'ouvrage en découlent : i) le scénario désagrégation, ii) le scénario d'érosion, iii) le scénario volontariste et iv) le scénario « Réinvestissons la France ».

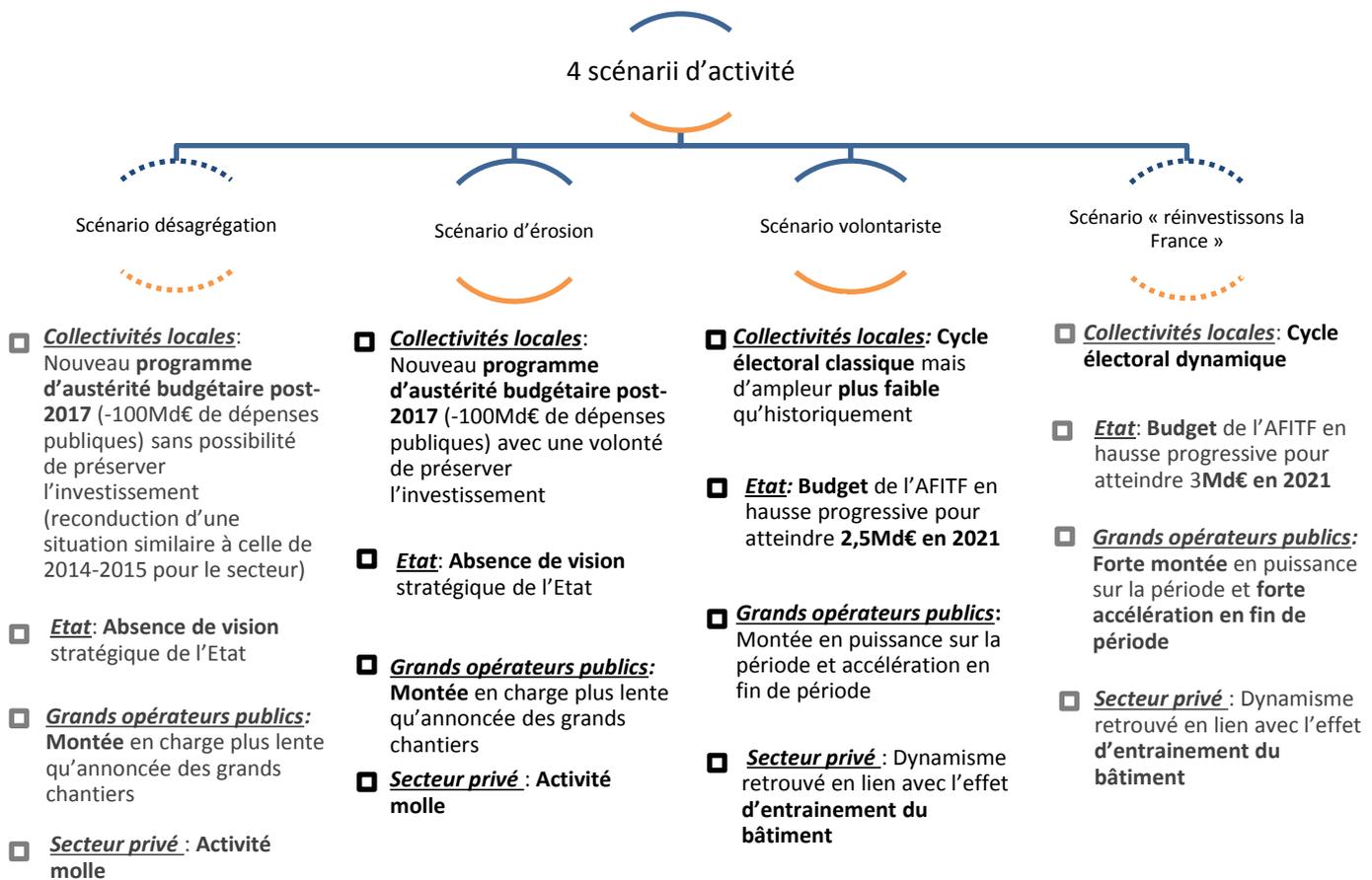
Deux principaux scénarii d'activité ont été construits : i) le scénario d'érosion et ii) le scénario volontariste.

- i) Le scénario d'érosion est un scénario où une réduction des dépenses publiques de 100Md€ serait appliquée mais avec une volonté de préserver l'investissement. Cela se traduirait par une lente décroissance du secteur où le relatif dynamisme des grands opérateurs ne parviendrait pas à compenser l'absence de dynamique d'investissement des collectivités locales.
- ii) Le scénario volontariste est le scénario qui se rapproche le plus du consensus qu'il existe sur les dépenses d'investissement des différents maîtres d'ouvrage ces 5 prochaines années. C'est un scénario où l'activité est portée par le dynamisme des grands opérateurs et par une reprise de l'investissement local correspondant à un cycle électoral « moyen ». Dans ce scénario, le secteur retrouverait 6 ans de croissance relativement soutenue (rythme annuel de +2,6% en volume) - la fin du cycle électoral municipal en 2020 étant compensée par l'accélération et le lancement de nouveaux grands projets. C'est un objectif atteignable, basé sur des hypothèses de croissance par maître d'ouvrage réalistes, exigeant cependant une volonté d'investissement tant au niveau des collectivités locales qu'au niveau politique avec la confirmation de grands projets tels que Canal Seine-Nord ou la LGV Lyon-Turin.

Autour de ces deux principaux scénarii d'activité figurent deux scénarii extrêmes qui se répondent l'un l'autre : i) un scénario « désagrégation » et ii) un scénario « Réinvestissons la France ».

- iii) Le scénario désagrégation est bâti sur une hypothèse de réduction des dépenses publiques (100Md€) qui porterait de nouveau sur l'effort d'investissement. Ce scénario est l'exacte répétition de la situation des années 2014-2015 et, même si le contexte sera bien différent (période du cycle électoral municipal notamment), les mêmes causes produisant les mêmes effets, le chiffre d'affaires du secteur serait fortement impacté.
- iv) Le scénario « Réinvestissons la France » est le scénario où l'on retrouve enfin une vision pour l'investissement en infrastructures et où sont prises en compte les [12 propositions](#) de la profession.

Tableau 1 : Présentation des 4 scénarii d'activité avec les hypothèses par maître d'ouvrage



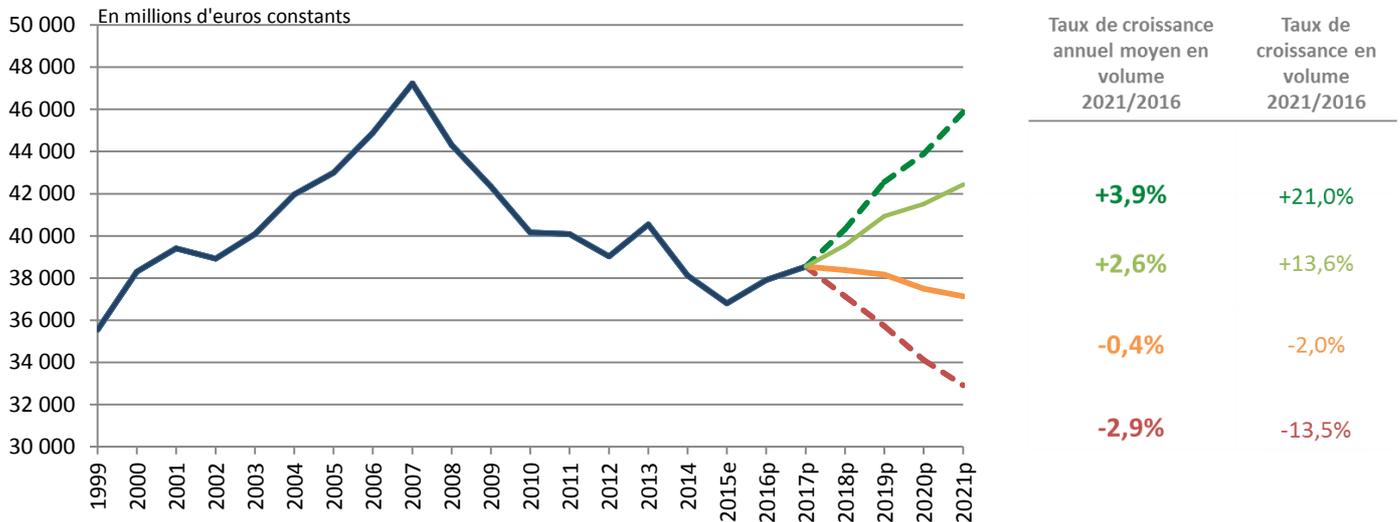
Les perspectives d'activité des Travaux Publics sous le prochain quinquennat

Au regard des 2 principaux scénarii d'activité, les perspectives d'activité varie ainsi de -0,4% (en rythme annuel et en volume) à +2,6%.

- i) Ainsi, le scénario d'érosion (-0,4% en moyenne annuelle) serait un scénario de lente érosion de l'activité des Travaux Publics en volume où le niveau d'activité serait équivalent au niveau de 1999. Il s'agirait d'une véritable rupture par rapport au passé dans la mesure où la conjoncture des Travaux Publics ne serait plus marquée par les cycles électoraux. Le cycle électoral serait alors annihilé par les contraintes pesant sur les budgets publics.
- ii) Le scénario volontariste (+2,6% en moyenne annuelle) serait un scénario d'un optimisme mesuré et un objectif atteignable puisque l'activité en fin de période serait encore très loin de son point haut de 2007 (niveau d'activité de 2009). Ce scénario marquerait le retour à 6 années de croissance.

Concernant les deux scénarii extrêmes, le secteur des Travaux Publics connaîtrait un décrochage sans précédent dans le scénario désagrégation (niveau d'activité de 1986) et à l'inverse reviendrait à son niveau de 2008 dans le cas du scénario « Réinvestissons la France ».

Graphique 1 : Perspectives d'activité sous les 4 scénarii



Source : FNTF

Quel impact en termes d'emploi ?

Méthodologie

En théorie, 1 million d'euros supplémentaire investi permet de créer 6,3 emplois directs dans le secteur des Travaux Publics. Néanmoins, de façon empirique, l'emploi ne réagit pas de façon linéaire ni en proportion de l'activité. Il existe une certaine inertie à la baisse et à la hausse. Différents facteurs peuvent expliquer cette inertie : le recours à l'intérim, les heures supplémentaires en période de retournement, les difficultés de recrutement en cas de surchauffe, les anticipations des chefs d'entreprises.

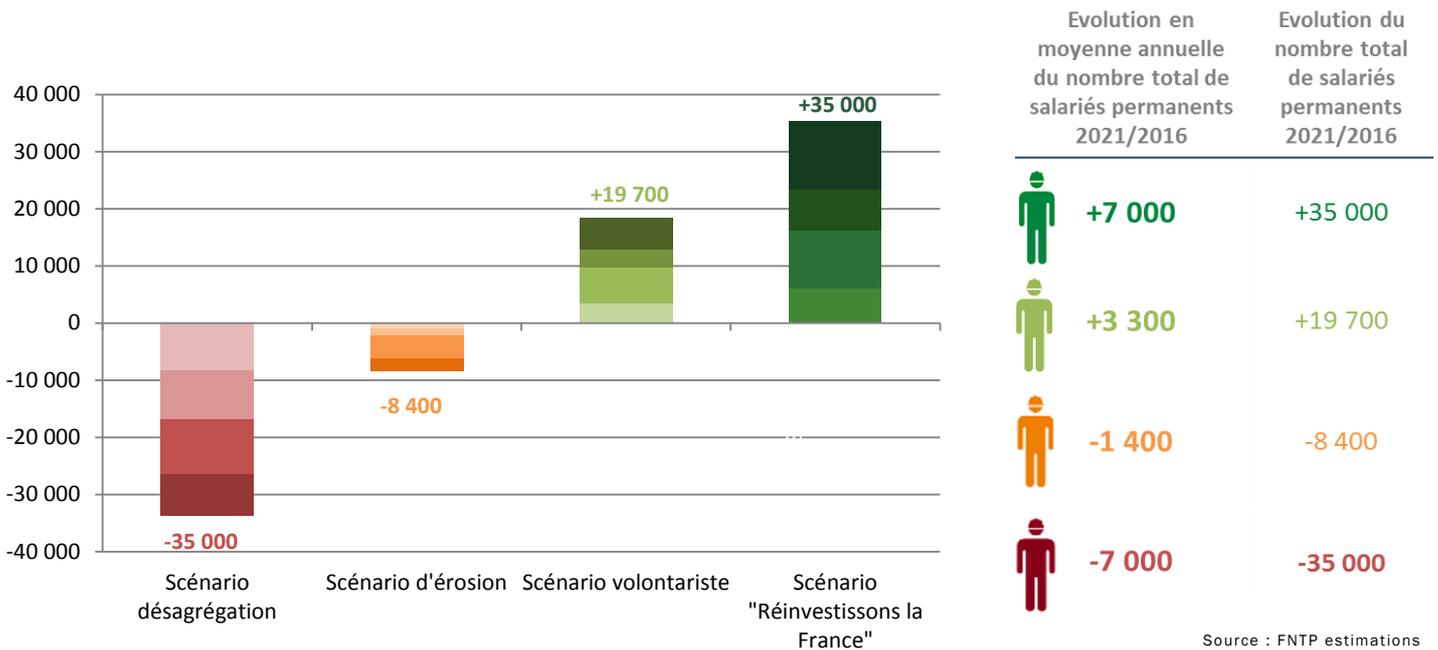
Pour estimer les conséquences potentielles en termes d'emploi des différents scénarii d'activité, l'hypothèse d'une inertie à la hausse a été fixée. En cas de reprise, les entreprises auront probablement recours à des variables d'ajustements dans un premier temps (tels que l'intérim et les heures supplémentaires) avant de progressivement adapter les emplois permanents aux besoins en termes d'activité si la reprise est durable (plusieurs années consécutives). En revanche, l'hypothèse d'une inertie à la baisse n'a pas été choisie. Après 8 années de crise, les entreprises n'auront vraisemblablement plus de variables d'ajustements supplémentaires pour s'adapter à une nouvelle chute d'activité et seront contraintes de réduire l'emploi proportionnellement à la baisse d'activité.

Les conséquences potentielles sur l'emploi très variable d'un scénario à l'autre

Au regard des deux principaux scénarii d'activité, le secteur des Travaux Publics arriverait dans un cas à recréer 20 000 emplois directs sur la période. Cette création d'emplois ne permettrait pas de revenir au niveau d'emploi d'avant crise (-30 000 emplois depuis 2008) car la période de croissance avant les élections municipales (2020), généralement signe d'activité plus molle, est assez courte.

Dans le scénario d'érosion, les entreprises de Travaux Publics, ayant déjà subi 8 années de crise, seraient au bout des ajustements possibles. Les pertes d'emplois s'élèveraient ainsi à 8 400 emplois directs sur la période - l'emploi s'ajustant proportionnellement à la perte d'activité.

Graphique 2 : Eventuel impact en termes d'emploi des 4 scénarii d'activité



Les deux scénarios extrêmes se répondant l'un à l'autre, l'un des scénarios permettrait de retrouver le niveau d'avant-crise. Dans l'autre scénario, une perte de 35 000 emplois directs s'ajouterait aux 30 000 emplois déjà perdus depuis 2008 soit -65 000 emplois sur un total de 245 000 salariés.

Conclusion

Malgré les limites que peut avoir ce type d'exercice, ces scénarii d'activité fournissent des éléments de réflexion prospectifs visant à chiffrer l'impact des éventuelles décisions qui pourront être prises. Avec des perspectives d'activité variant de -0,4% (en volume et en rythme annuel) à +2,6%, les Travaux Publics peuvent retrouver une vision de long terme et redevenir ainsi un secteur dynamique ou bien à l'inverse souffrir d'une lente désagrégation. Dans le cas le plus optimiste (+3,9% d'activité en rythme annuel), le secteur des Travaux Publics serait capable de recréer 35 000 emplois sans compter les emplois indirects et induits générés et l'utilité sociale de ces infrastructures.

Au-delà du seul secteur des Travaux Publics, le scénario « Réinvestissons la France » est le seul qui permette de retrouver une vision en matière d'investissement en infrastructures nécessaires à l'ensemble des secteurs économiques et à la qualité de vie de nos concitoyens.

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

INVESTISSEMENT PUBLIC ET CROISSANCE : Un retour sur le devant de la scène économique

Après avoir subi les politiques d'austérité mises en place après la crise de 2008, l'investissement public revient en force dans le débat économique : afin de lutter contre l'atonie de la croissance et répondre à des besoins immenses en termes d'investissements, de nombreux organismes, à l'image de l'OFCE, recommandent d'actionner certains leviers budgétaires. Il s'agit maintenant de transformer ce discours en actes. Certains pays s'y engagent résolument. A quand le déclic français ?

Investissement public, le retour ?

En matière de politiques d'investissement public dans le monde, les positions de nombreux organismes internationaux font l'objet d'un véritable « Aggiornamento idéologique ». Après les années post-2008 où l'austérité était de rigueur dans les programmes budgétaires de très nombreux pays, les recommandations des principaux organismes économiques internationaux ont fortement évolué depuis 2 ans. Que ce soit pour des actifs tangibles (comme les infrastructures) ou intangibles (R&D, formation etc...), l'heure est désormais à la relance : ces investissements sont en effet indispensables à toutes les activités économiques. Par exemple, tout déficit d'investissement en infrastructure se fait rapidement sentir – délabrement des routes et voies ferrées, transports en commun congestionnés, pannes d'électricité, fuites sur les réseaux d'eau...- et pèsent sur la qualité de vie des populations et posent des difficultés considérables au fonctionnement des entreprises.

Des organismes internationaux qui s'accordent sur la nécessité de relancer l'investissement public

- *FMI¹ : réaffirmation de l'impact économique fondamental de l'investissement public*

Dans l'édition d'octobre 2014 des [Perspectives de l'économie mondiale \(chapitre 3\)](#), le Fonds Monétaire International (FMI) examine les effets macroéconomiques de l'investissement public. Ainsi, sur un échantillon de pays avancés, une hausse d'un point du PIB des dépenses d'investissement augmente d'environ 0,4 % le niveau de la production la même année, et de 1,5 % quatre ans après. Trois principales conclusions sont tirées de ce rapport. L'augmentation de l'investissement public a un effet particulièrement fort sur la production si :

- Cet investissement intervient en période de ralentissement économique et de politique monétaire accommodante, cette dernière limitant la hausse des taux d'intérêt face à l'accroissement de l'investissement.
- L'efficacité de l'investissement public est élevée, autrement dit, le surcroît de dépenses d'investissement n'est pas gaspillé mais alloué à des projets ayant un rendement élevé.
- L'investissement public est financé par l'emprunt, et non par une augmentation d'impôts ou la réduction d'autres dépenses.

¹ [Communiqué du FMI](#)

- G20 : pour un pipeline de projets d'infrastructures

Depuis novembre 2014, les dirigeants du G20 soutiennent la "Global Infrastructure Initiative" pour stimuler l'investissement. Dans sa [déclaration suite à la réunion d'Hangzhou](#) (Chine) les 4 et 5 septembre 2016, les responsables du G20 affirment : « nous sommes déterminés à utiliser tous les outils disponibles, monétaires, budgétaires et structurels, individuellement et collectivement, pour parvenir à notre objectif d'une croissance solide, durable, équilibrée et inclusive. (...) Tout en insistant sur le rôle essentiel des réformes structurelles, nous soulignons le fait que nos stratégies budgétaires sont tout aussi importantes pour soutenir nos objectifs communs de croissance. Nous utilisons la politique budgétaire de manière flexible et nous rendons la politique fiscale et les dépenses publiques plus favorables à la croissance, notamment en accordant la priorité aux investissements de haute qualité, tout en renforçant la résilience et en nous assurant que la dette publique exprimée en part du PIB s'inscrit sur une trajectoire soutenable. »

Pour soutenir la mise en œuvre de l'initiative, les dirigeants du G20 se sont engagés à créer un "[Global Infrastructure Hub](#)" doté d'un mandat de quatre ans, afin de contribuer au développement d'une plateforme et un réseau de partage de connaissances entre gouvernements, banques de développement et autres organisations internationales et créer un pipeline de projets d'infrastructures au niveau mondial.

- OCDE : des marges de manœuvre budgétaires existent

Les [Perspectives économiques mondiales de l'OCDE](#) publiées fin novembre 2016 attirent l'attention sur le contexte qu'il convient d'exploiter pour lancer de nouvelles initiatives budgétaires : sur fond de politique monétaire exceptionnellement accommodante qui a amené les taux d'intérêt à des niveaux très bas, il est en effet possible de dégager une marge de manœuvre budgétaire. Une hausse annuelle ciblée des dépenses publiques représentant l'équivalent de 0,5 % du PIB pourrait être financée pendant plusieurs années dans la plupart des pays sans accroître le ratio dette/PIB à moyen terme. L'impact est encore amplifié si cette initiative est couplée à des réformes structurelles.

Et en France, quelles évolutions de la pensée économique ?

Fin 2015, le MEDEF a publié le rapport « [Les infrastructures de réseaux au service de la croissance](#) » dans lequel il réaffirme le rôle central tenu par les infrastructures pour la compétitivité française. Il estime à 50 Md€ par an le besoin annuel d'investissement en infrastructures, soit un « gap » de 10 Md€ par an environ avec ce qui est réellement investi. Ce rapport propose aussi des pistes en matière de financement et de gouvernance de la politique d'infrastructures. Par exemple, des plateformes régionales de projets pourraient renforcer le rôle des nouvelles Régions en matière d'infrastructures et redonner la visibilité aujourd'hui souhaitée tant par les investisseurs que par les entreprises de Travaux Publics.

Plus récemment France Stratégie, dans une [note publiée par Jean-Pisani Ferry](#), a également remis au premier plan le rôle de l'investissement public en France : il souligne « l'impérieuse nécessité » d'investir dans les infrastructures pour lutter contre le changement climatique mais aussi le rôle essentiel de l'investissement public pour soutenir les politiques d'éducation et de la formation.

Les défenseurs de l'orthodoxie budgétaire sont cependant encore nombreux en France. Le Gouverneur de la Banque de France, F. Villeroy de Galhau, déclare ainsi dans un entretien aux Echos² que « l'accélération de la croissance française ne peut pas venir d'une relance budgétaire ».

En 2015, l'investissement public était pourtant en France le seul élément de la demande intérieure qui contribuait négativement à la croissance... Une inversion de l'évolution de l'investissement public, avec en corollaire les réformes structurelles permettant d'assainir les déficits courants et une vision stratégique des choix d'investissement, ne pourrait être que bénéfique par ses effets à court terme et à moyen terme sur la croissance potentielle du pays.

² [Entretien aux Echos](#) du 11 décembre 2016

Rapport OFCE, une nouvelle pierre à l'édifice

En complément des études déjà existantes sur le lien entre l'investissement public et la croissance, l'Observatoire Français des Conjonctures Economiques (OFCE) ajoute une pierre à l'édifice avec une étude spécifique au contexte français intitulée « [Investissement public, capital public et croissance](#) ».

La littérature autour de l'impact des dépenses publiques sur l'activité (multiplicateur budgétaire) est très fournie. Si en moyenne, une hausse de 1% du PIB des dépenses publiques augmenterait de 0,8 point la croissance, il n'existe en réalité pas de réel consensus autour de la valeur du multiplicateur budgétaire, les résultats allant de -2,2 à 4. Des études récentes ont néanmoins permis d'affiner l'analyse. D'une part, elles révèlent que le multiplicateur budgétaire est plus élevé lorsqu'il s'agit d'une hausse de l'investissement public que d'une dépense classique. D'autre part, le multiplicateur est bien plus important en période de crise et de taux d'intérêt bas (cf. tableau 1), se situant ainsi entre 1,3 et 2,5.

Tableau 1 : Le multiplicateur en temps de crise selon différentes études

Auteurs	Modèle	Élasticité	Multiplicateurs de court terme
Hall (2009)	DSGE	0	1,7
Christiano <i>et al.</i> (2011)	DSGE	0	2,0
Creel <i>et al.</i> (2011)	MACRO	0	1,3* 1,0**
Eggertsson (2011)	DSGE	0	2,3
Auerbach, <i>et al.</i> (2012)	SVAR	0	2,5
Bouakez <i>et al.</i> (2014)	DSGE (T = 3Y)	0 0,08	2,3 3,8

* Investissement public ; ** Baisse des cotisations sociales ou hausse des prestations sociales.
Source : auteurs.

Autrement dit, compte tenu de la conjoncture actuelle en France caractérisée par une stagnation de la croissance et des taux d'intérêts particulièrement bas, une relance par l'investissement public aurait un fort effet sur l'activité (le multiplicateur budgétaire correspondant devant se trouver dans la fourchette haute). Toujours d'après les travaux de l'OFCE, l'impact d'une hausse de l'investissement public en France serait bénéfique à double titre en raison de son effet d'entraînement sur l'investissement privé. Cet effet d'entraînement est par ailleurs plus élevé en période de crise.

L'impact d'un plan de relance par l'investissement public sur l'activité

Les conditions pour un plan de relance par l'investissement public semblant donc être réunies, l'OFCE a quantifié l'impact d'une telle mesure sur la croissance française et les différents secteurs d'activité. D'après l'étude, une hausse de l'investissement public de 1 point de PIB chaque année aboutirait à une progression de +1,1 point de PIB au bout de 3 ans. Autrement dit, à court terme, l'effet accélérateur de l'investissement conduirait à une hausse de l'activité supérieure au choc initial. Un cercle vertueux se créerait : l'investissement public entraînerait une hausse de l'activité des entreprises qui augmenteraient leur niveau d'emploi et d'investissement. Cette progression de l'emploi stimulerait ainsi la consommation des ménages. L'estimation de l'effet de court terme de l'investissement public sur la croissance par l'OFCE est en ligne avec les résultats de l'INSEE (+1,3 point de PIB) et du FMI (+1 point de PIB).

A plus long terme, la hausse des prix freinerait légèrement la demande. Une hausse de l'investissement public de 1 point de PIB augmenterait ainsi l'activité de +0,8 point de PIB au bout de 5 ans. Il s'agit d'un résultat prudent par rapport à ceux de l'INSEE et du FMI qui tablent, quant à eux, sur un effet multiplicateur de respectivement +1 point de PIB et +1,5 point de PIB au bout de 5 ans. Ces différences s'expliquent par le choix des hypothèses retenues.

Tableau 2 : Effet comparé sur le PIB d'une hausse de 1 point de PIB de l'investissement public

	Année				
	1	2	3	4	5
OFCE	1,0	1,1	1,1	0,9	0,8
INSEE	1,1	1,3	1,3	1,1	1,0
FMI	0,5	0,8	1,0	1,4	1,5

Sources : FMI, INSEE et OFCE, *e-mod.fr*.

En outre, contrairement aux idées reçues, l'augmentation de l'investissement public financée par endettement n'entraînerait pas une hausse de l'endettement des administrations publiques car les revenus fiscaux générés par le surcroît d'activité compenseraient le coût de la mesure. Le déficit serait même inférieur à son niveau enregistré 5 ans auparavant.

Tableau 3 : Effet d'une hausse de 1 point de PIB de l'investissement public financée par l'endettement

En écart au compte central					
	Année				
	1	2	3	4	5
PIB total en volume	1,0	1,1	1,1	0,9	0,8
Contributions à la variation de la croissance (en pts de %)					
Investissement des entreprises	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
Solde extérieur	-0,5	-0,6	-0,6	-0,7	-0,7
Agrégats macroéconomiques					
Prix du PIB (en %)	0,0	0,1	0,6	1,2	1,8
Effectifs salariés marchand (en milliers)	93	210	245	208	130
Capacité de financement des APU (en % du PIB)	-0,5	-0,4	-0,4	-0,5	-0,6

Source : OFCE, *e-mod.fr*.

La question des modalités de financement de cette mesure est, ici, importante car l'effet multiplicateur peut être atténué par le mode de financement choisi.

Ainsi, dans le cas où la mesure est financée par une hausse d'impôt, l'effet sur la demande serait réduit car la hausse d'impôt diminuerait le pouvoir d'achat et la consommation des ménages. L'impact à court terme d'une augmentation de l'investissement public ne serait que de +0,5 point de PIB à court terme (au bout de 3 ans) et +0,2 point de PIB à long terme (au bout de 5 ans).

Avec l'hypothèse d'un financement de la mesure par une baisse de la dépense publique, l'effet à court terme serait de +0,4 point de PIB et de +0,2 point de PIB à long terme. En effet, cette baisse de la dépense publique et donc des transferts sociaux et de l'emploi public réduiraient la consommation des ménages et donc l'activité des entreprises.

L'impact d'un plan de relance par l'investissement public sur l'emploi

L'OFCE a également modélisé l'impact d'une hausse de l'investissement public au niveau sectoriel. D'après les simulations réalisées, l'activité et l'emploi augmenteraient dans l'intégralité des secteurs d'activité, y compris dans les secteurs peu sensibles à l'investissement public. Assez naturellement, l'impact dans le secteur du BTP serait le plus important (+7,8% de la valeur ajoutée à l'horizon de 5 ans et +130 000 emplois). Le secteur des services enregistreraient, quant à lui, une création de 106 045 emplois au bout de 5 ans (et +0,9% de la valeur ajoutée). Ainsi, d'ici 5 ans, 286 000 emplois pourraient être sauvegardés ou créés par une relance de l'investissement.

Tableau 4 : Principaux impacts sectoriels

	Emploi salarié (en équivalent temps plein)	
	1 an	5 ans
Agriculture, sylviculture et pêche	+ 756	+ 1 011
Industrie agro-alimentaire	+ 532	+ 2 484
Autres industries	+ 12 965	+ 21 478
BTP	+ 63 498	+ 132 177
Transports	+ 2 002	+ 1 964
Services marchands	+ 40 431	+ 106 045

Note : Impact sectoriel d'une hausse de l'investissement public d'un point de PIB.
Source : Modèle *ThreeMe*, OFCE.

Les propositions pour stimuler l'investissement en Europe

Pour capitaliser sur l'effet positif sur la croissance à court et moyen terme de l'investissement public, ce dernier doit être fléchi vers des projets à forte valeur ajoutée et doit permettre à l'économie française de s'adapter et de se préparer aux nouveaux défis de demain (transition énergétique, mobilité multimodale, Très Haut Débit). C'est pourquoi l'investissement dans le capital humain et dans les projets de la transition énergétique (infrastructures, ...) semblent prioritaires.

Or, il existe actuellement plusieurs freins à l'efficacité d'un plan de relance de l'investissement public (dont l'investissement « vert ») qui nécessitent une réponse au niveau international.

1. Le premier frein est celui des règles budgétaires européennes en vigueur pro-cycliques et insuffisamment flexibles. L'OFCE propose, à ce titre, d'assouplir la « règle d'or » en déduisant l'investissement public net du solde public et du déficit structurel. Une telle mesure permettrait aux Etats de financer l'investissement public par la dette sans être contraints par des mesures de restriction budgétaire.
2. Le second frein à l'investissement dans les projets de la transition énergétique est le prix du carbone actuellement trop bas pour inciter à des investissements « verts ». L'OFCE suggère la mise en place d'un ou plusieurs prix du carbone suffisamment élevés et prédictibles afin de permettre à des projets de devenir rentables.

Plans de relance en infrastructures : de nombreux pays s'y mettent !

De nombreux pays ont annoncé ou mettent en oeuvre des plans de relance de l'investissement, notamment dans les infrastructures. Bien qu'ils recouvrent des réalités économiques et sociales différentes, tous ces pays ont amorcé des plans de relance massifs afin de relancer la croissance économique et l'emploi et améliorer la bien être de la population. A titre d'exemple, selon la Société Générale, une part importante de la croissance du PIB chinois du second trimestre 2016 proviendrait des investissements dans les infrastructures.

Etats-Unis : 940 Md€ pour rénover les infrastructures

Dans son « [America's infrastructure report card](#) », l'« *American Society of Civil Engineers* » estime les besoins en investissements dans les infrastructures aux Etats-Unis à environ 3400 Md€ (3600 Md\$) d'ici à 2020. Donald Trump, élu Président des Etats-Unis en novembre 2016, en a fait un de ses axes de campagne. Les domaines d'intervention cités ont été multiples : autoroutes, voies ferrées, ponts, tunnels, aéroports, réseaux d'eau... Il a ainsi annoncé un grand plan d'investissement dans les infrastructures de 1000 Md\$ (940 Md€), dans les dix prochaines années, pour relancer la croissance et rénover des infrastructures. La ventilation de ces investissements n'est cependant pas encore détaillée.

Royaume-Uni : 34 Md€ sur 5 ans

Le ministre chargé des finances et du trésor du Royaume-Uni, Philipp Hammond, a présenté le 23 novembre 2016 lors de sa « déclaration d'automne » devant le Parlement, un [plan d'investissement](#) dans les infrastructures. Le Royaume-Uni [devrait investir](#) 27,4 Md€ additionnels (23 Md£) pour les cinq prochaines années. Il prévoit la mise en place d'un fonds d'investissement dans les infrastructures et l'innovation. De plus, 1,3 Md€ (1,1 Md£) seront spécifiquement consacrés au renouvellement des réseaux de transport locaux, 530 M€ (450 M£) à la signalisation ferroviaire numérique, 260 M€ (220 M£) aux goulets d'étranglement routiers, 460 M€ (390 M£) en direction des véhicules faiblement émissifs et 1,2 Md€ (1 Md£) dans les réseaux THD. Enfin, un fonds de 2,7 Md€ (2,3 Md£) pour le financement des infrastructures en lien avec la construction de 100 000 nouveaux logements sera créé.

Au total, ce sont près de 34 Md€ d'investissements en infrastructures qui viendront s'ajouter au [National Infrastructure Delivery Plan](#) du Royaume-Uni.

Allemagne : un plan fédéral de 270 Md€ sur 15 ans

Le [Plan fédéral pour l'aménagement des infrastructures de transport](#) à l'horizon 2030 a été approuvé le 2 décembre 2016 par le Bundestag. Il prévoit près de 270 Md€ d'investissements afin d'entretenir et d'étendre les réseaux de transport au cours des quinze prochaines années. Plus grand programme d'investissement dans les infrastructures jamais lancé selon le ministre allemand des Transports, Alexander Dobrindt, il sera consacré prioritairement à la réparation (69% de la dépense) et au désengorgement des axes et nœuds de circulation les plus fréquentés. 50% des fonds seront destinés à la route, 41% au rail et environ 9% aux canaux et voies fluviales, parmi 1000 projets sélectionnés selon des critères de coût, d'utilité et de conséquences environnementales.

L'objectif est de diminuer les embouteillages sur les grands axes routiers, augmenter les capacités de transports des biens et des personnes par le rail et permettre le développement d'une offre de transport plus rentable par les axes fluviaux.

Brésil : 56,8 Md€ pour renouer avec la croissance

Afin de renouer avec la croissance économique, le gouvernement du Brésil a annoncé en juin 2015 le lancement d'un vaste [plan d'investissement](#) dans les infrastructures à hauteur de 56,8 Md€ (198 Md de réais). Plus d'un tiers (19,5 Md€) de ce plan sera investi d'ici à 2018.

Le plan prévoit la construction de plus de 3470 km d'autoroutes pour un investissement d'environ 19 Md€ (66,1 Md de réais). 24,7 Md€ seront consacrés au réseau ferroviaire (86,4 Md de réais), 10,7 Md€ aux ports (37,4 Md de réais) et 2,4 Md€ aux aéroports (8,5 Md de réais).

Japon : 240 Md€ pour relancer l'économie

Le 27 juillet 2016, le premier ministre du Japon, Shinzo Abe, a annoncé le [lancement d'un plan de relance](#) de plus de 240 Md€ (28000 Md de yens). Ce montant inclut les partenariats public-privé et d'autres crédits qui ne sont pas directement des fonds publics. Approuvé par le gouvernement japonais le 8 août, le programme budgétaire consacre 118 Md€ (13500 Md de yens) à la relance économique sous forme de primes en faveur des ménages à faible revenu et de dépenses d'infrastructures. 52,6 Md€ (6000 Md de yens) de crédits seront ainsi débloqués pour financer des projets d'infrastructures touristiques ou agricoles, les travaux du train à sustentation magnétique Maglev, ou encore la reconstruction des zones sinistrées par les catastrophes de 2011 et de 2016.

Inde : 437 Md€ d'investissements nécessaires pour développer les infrastructures

Depuis 2015, l'investissement dans les infrastructures est une des priorités du gouvernement indien. En voie de devenir le pays le plus peuplé du monde, l'Inde fait face à un sous-équipement en infrastructures et une dégradation de la qualité de celles existantes. Un [programme](#) de 437 Md€ (465 Md\$) sur cinq prochaines années serait ainsi nécessaire selon le gouvernement pour l'amélioration des routes, la construction d'usines de traitement de l'eau, l'équipement des ports, le développement du secteur énergétique.... Les besoins en investissement dans le secteur de l'électricité, par exemple, s'élèvent à environ 235 Md€ (250 Md\$) d'après le ministre en charge du secteur. 4^{ème} réseau ferroviare mondial avec 65 000 km de voies, les infrastructures ferroviaires bénéficieront quant à elles de près de 130 Md€ (137 Md\$) d'investissements pour leur modernisation.

Tableau 5 : Récapitulatif des plans de relance par pays (en Md€)

Pays	Investissement total (Md€)	Durée du plan (années)	Dont Investissements routiers	Investissements ferroviaires	Autres
Etats-Unis	940	10			
Royaume-Uni	33,8	5	0,7	1,8	31,3
Allemagne	270	15	134	112	24
Brésil	56,8	?	19	24,7	13,1
Japon	240	?			56,2
Inde	437	5		130	

Jean-Philippe DUPEYRON
dupeyronjp@fntp.fr
 Tel : 01-44-13-32-23

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

Romain GUILLET
guilletr@fntp.fr
 Tel : 01-44-13-32-22

BUDGET AFITF : Perspectives pour 2017 et à moyen-terme

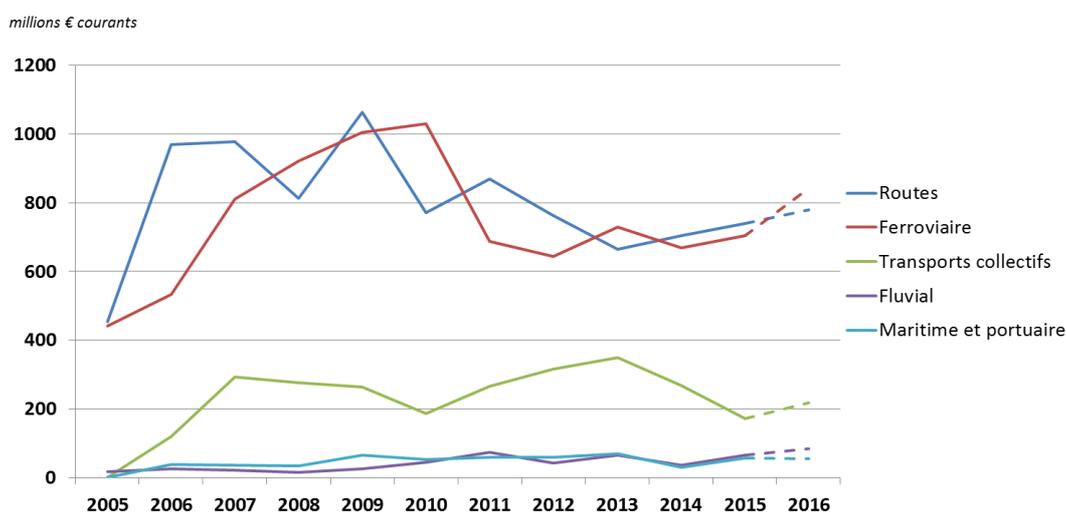
Le budget 2017 de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) a été voté le 6 décembre dernier. Cet article revient sur l'évolution des crédits de paiement depuis la création de l'Agence ainsi que sur les perspectives du budget 2017 et sa soutenabilité financière à moyen terme.

Une forte chute des crédits de paiement entre 2009 et 2015 Stagnation à un point bas de crédits en 2014 et 2015

Depuis sa création en 2005 et jusqu'en 2015, l'AFITF a décaissé plus de 20 Md€ à destination des infrastructures, dont plus de 80% pour les réseaux routiers et ferroviaires. Toutefois, en 2014 et 2015, les [crédits de paiement de l'Agence](#) stagnent à un point bas : ils s'élèvent à environ 1,7 Md€, soit un budget amputé d'environ un tiers entre 2009 et 2015.

Cette chute des crédits de paiement s'observe aussi bien pour des crédits consacrés au réseau routier (développement et entretien) que pour le réseau ferré.

Graphique 1 : Evolution des crédits de paiement (CP) par destination depuis 2005

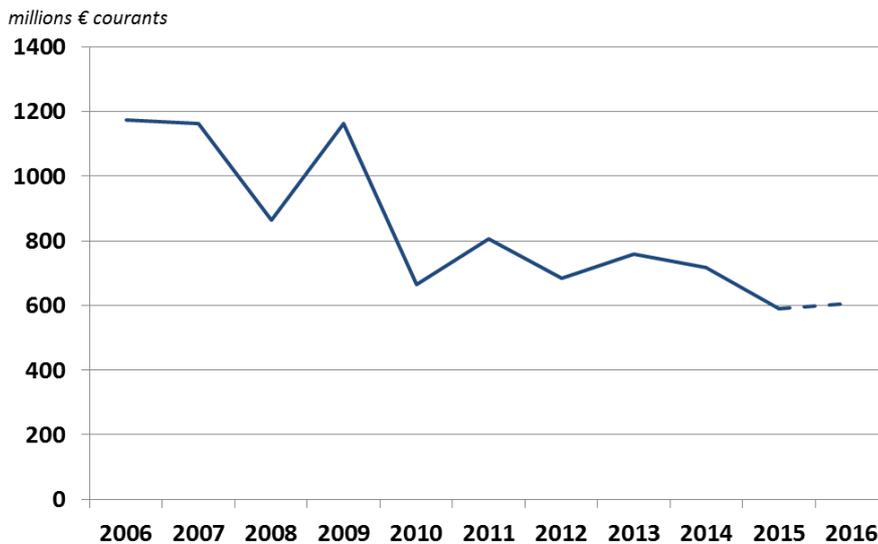


Source : AFITF (Crédits exécutés 2005-2015, prévisionnel 2016)

Les CPER, parents pauvres de l'AFITF en 2015-2016

Entre 2005 et 2015, les crédits consacrés au volet mobilité des contrats de plan Etat-Région (CPER) représentent 43% du total des crédits de paiement de l'AFITF. Toutefois, les montants consacrés à la contractualisation régionale par l'AFITF sont en forte chute depuis quelques années : ils s'élèvent ainsi en 2015 et 2016 à environ la moitié de leur niveau de 2009.

Graphique 2 : Evolution des crédits de paiement de l'AFITF consacrés aux CPER



Source : AFITF (crédits exécutés 2005-2015, prévisionnel 2016)

Un budget 2017 qui progresse mais porteur d'incertitudes

Les éléments budgétaires figurant ci-dessous demeurent encore partiels car, à la date de rédaction de cet article, le budget détaillé de l'AFITF n'est pas encore disponible.

Une progression des crédits de paiement...

Selon le Projet de Loi de Finances 2017, confirmé par un [communiqué de l'AFITF du 6 décembre](#), le budget de l'Agence s'élèvera à 2,2 Md€ en crédits de paiement en 2017 (contre 2 Md€ en 2016).

Tableau 1 : Evolution des fonds de concours AFITF figurant au PLF 2017

Fonds de concours AFITF (Crédits de paiement en M€)	2016	2017	Evol 2017/16
Développement des infrastructures routières	393	416	+6%
Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	339	302	-11%
Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	59	44	-25%
Entretien et exploitation du réseau routier national, mise en sécurité des tunnels, régénération ouvrages d'art...	323	406	+26%

Essentiellement CPER

Source PLF 2017 - Annexe Programme 203

...et des autorisations d'engagements à la hausse

Le budget 2017 prévoit plus de 3,2 Md€ d'autorisations d'engagement, en forte progression par rapport aux années précédentes. Cette enveloppe permettra des engagements concrets sur le canal Seine Nord Europe (150 M€) ou le réaménagement de la voie ferrée Serqueux-Gisors pour le transport de fret (110 M€). Toutefois l'essentiel de la hausse des autorisations d'engagements concerne les achats futurs de matériel roulant ferroviaire par l'Agence.

Mais une agence qui finance de plus en plus le matériel ferroviaire

La mission première de l'AFITF est d'apporter le financement des grands projets d'infrastructures de transports. Cette mission, élargie dans un premier temps au financement des contrats de plan entre

l'État et les Régions, l'a ensuite été à l'ensemble des projets d'infrastructure prévus notamment dans la loi de programmation du Grenelle de l'environnement.

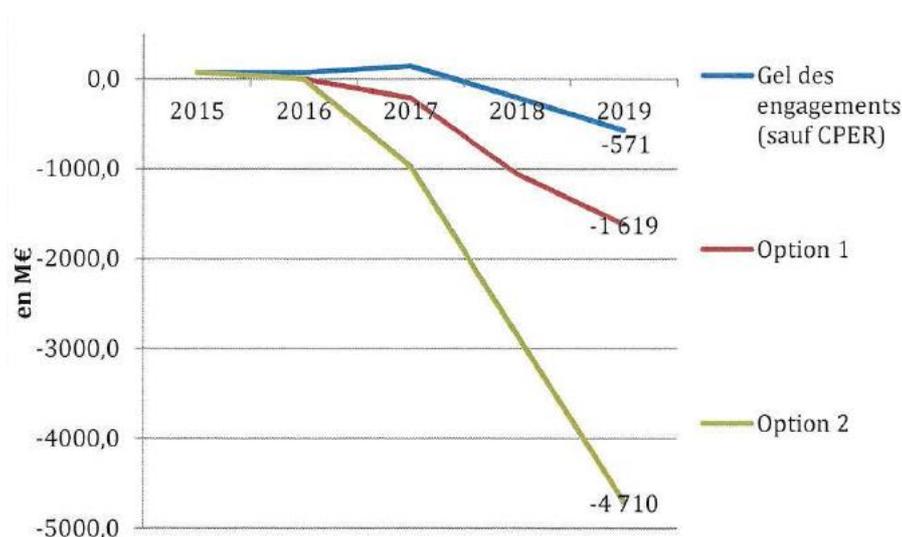
Or, depuis mi-2016, deux autorisations d'engagements successives ont été votées par l'AFITF : l'une, au budget rectificatif 2016, concerne 728 M€ d'engagements nouveaux qui seront consacrés à l'achat de trains pour la Région Normandie dans le cadre de la convention de transfert des trains d'équilibre du territoire (TET) à la Région. Le remplacement des anciens trains par du matériel neuf devrait intervenir d'ici à 2019 ou 2020 au plus tard. Pour 2017, de nouveaux engagements en matière de TET sont pris par l'AFITF à hauteur de 900 M€ et concerneront aussi l'achat de matériel roulant. En moins de 6 mois, l'AFITF aura donc engagé pour plus de 1,6 Md€ qui se traduiront dans les prochaines années en crédits de paiement pour du matériel roulant ferroviaire.

Cette future charge financière pour l'AFITF devra donc impérativement être accompagnée de recettes complémentaires à hauteur de ces nouveaux engagements, car l'Agence doit pouvoir poursuivre sa mission de financement des infrastructures.

Quelle soutenabilité financière pour l'AFITF à moyen terme ? Un document « à charge » de la Cour des Comptes sur l'avenir de l'AFITF

La Cour des comptes a rendu public le 29 août 2016 un [référé sur l'AFITF](#). Elle y insiste, indépendamment de la question du devenir de cet opérateur, sur la nécessité d'une maîtrise de la trajectoire de financement des infrastructures de transport. Dans ce référé, le constat de la Cour est sans appel : « À l'horizon de la loi de programmation des finances publiques 2014-2019, qui retient une cible annuelle de dépense de 1,9 Md€, les engagements déjà pris par l'État et l'AFITF appelleront des financements supplémentaires ».

Graphique 3 : Hypothèses de solde cumulé de l'AFITF (en crédits de paiement) en fonction de la trajectoire d'engagement jusqu'en 2019



Note de lecture : Courbe bleue : gel de tout nouvel engagement, hors CPER. Courbe rouge : financement désengagements nouveaux certains pris par l'État. Courbe verte : Financement de ces engagements de l'État en y ajoutant les projets Lyon-Turin Ferroviaire et Canal Seine-Nord Europe.

Source : Cour des Comptes

Un « gap de financement » d'environ 800M€

Rien d'étonnant cependant à ce constat : au regard des conclusions de Mobilité 21 (Commission Duron) actées par Manuel Valls durant l'été 2014, le budget de l'AFITF devait progressivement s'élever à 2,5Md€ puis 2,7Md€ pour répondre aux engagements pris par l'Agence. Il est donc logique qu'en se basant sur un budget inférieur à 2 Md€ sur la période 2017-2019, la Cour des Comptes aboutisse à une trajectoire financière déficitaire pour l'Agence.

En outre, le chiffrage de l'option 2 prenant en compte le lancement du Canal Seine Nord Europe et la liaison Lyon-Turin Ferroviaire paraît à ce jour très surévaluée par la Cour des Comptes sur la période : la part du financement de l'Etat pour le Canal Seine Nord Europe est de l'ordre d'1 Md€ ce qui, compte tenu de la durée de construction de l'ouvrage, nécessiterait au maximum un besoin de financement annuel de 200 M€ (en pic d'activité). [Selon l'Association Seine Nord Europe](#), le financement du canal ne correspondrait en réalité « qu'à moins de 4% du déficit de l'AFITF en 2019 calculé par la Cour des Comptes ».

Ainsi, compte-tenu des nouveaux engagements (matériel roulant ferroviaire - cf supra) et d'une estimation réaliste du besoin de financement à venir des grands projets européens, le budget qui doit être envisagé pour l'AFITF dès 2018 devrait plutôt être de l'ordre de 3 Md€. C'est d'ailleurs ce montant qui a été estimé par son Président, Philippe Duron¹.

Fin novembre, Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat aux Transports a également affirmé devant le Sénat que « l'AFITF est dans une situation où il nous faudra des ressources supplémentaires dans les années qui arrivent, de l'ordre de 800 millions de plus (...) si on veut financer l'ensemble des infrastructures qui ont été programmées »

Quelles ressources futures pour l'AFITF ?

L'affectation de 2 centimes de TICPE (taxe sur le gazole) devrait en théorie rapporter 1,1 Md€ à l'Agence. Or, depuis deux ans, l'affectation de cette recette est plafonnée à un peu plus de 700 M€. Selon Alain Vidalies, « il y aurait une certaine cohérence à donner à l'AFITF l'ensemble des ressources qui s'inscrivent dans le report modal ».

Toutefois, même en affectant de façon durable la totalité de ces 2 centimes de TICPE à son budget, l'AFITF n'atteindra pas encore sa cible budgétaire à horizon 2018-2019 : depuis l'abandon de l'écotaxe, l'Agence pâtit en effet de l'absence de ressources pérennes dans le temps et des solutions complémentaires en matière de recettes devront être trouvées (cf encadré).

C'est le financement de l'entretien des réseaux existants et le démarrage de nouveaux projets nécessaires à l'aménagement du territoire français qui en dépendent.

Proposition n° 5 de la FNTP : Rénover l'AFITF en lui conférant une capacité de pilotage pluriannuel des investissements, une part de TICPE pérenne et une capacité d'emprunt

L'AFITF, comme la Cour des comptes l'a souligné, est une caisse de financement gérée de facto par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) au ministère chargé des transports et qui n'est pas protégée des aléas liés aux arbitrages budgétaires annuels. L'objectif des modifications proposées est triple :

- *Premièrement, il s'agit de donner une plus grande autonomie décisionnelle à l'AFITF en consacrant son rôle de pilote dans le financement de projets d'investissements dans les infrastructures de transport. Ce pilotage a une vocation pluriannuelle et doit s'inscrire dans le cadre et le respect des orientations fixées par la loi d'orientation et de programmation des infrastructures.*
- *Deuxièmement, pour la bonne réalisation de sa mission, il faut assurer pour l'AFITF des recettes pérennes en lien avec la programmation budgétaire pluriannuelle. Il est ainsi proposé de prévoir, non pas – comme ce fut le cas dans la loi de finances pour 2015 – une part du produit de la de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), dont le montant pourrait librement évoluer au gré des lois de finances, mais le produit de la TICPE sur le gazole routier à hauteur de X c€/l.*
- *Enfin, comme c'est le cas pour d'autres établissements publics qui investissent dans des projets d'infrastructures, à l'instar de la Société du Grand Paris, il est proposé de donner la faculté à l'AFITF, sur décision de son conseil d'administration, de recourir à l'emprunt qu'elle rembourserait au moyen notamment des taxes fiscales affectées.*

[Télécharger les 12 propositions de la FNTP.](#)

Jean Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fntp.fr
 01.44.13.32.23

¹ [Article du Moniteur](#) du 8 novembre 2016

PROJET DE LOI DE FINANCES 2017 ET PERSPECTIVES : Quel impact pour les collectivités locales ?

Les discussions autour de la [loi de finances pour 2017](#) s'achèvent. Le programme d'économie imposé aux collectivités à travers la baisse des dotations sera allégé pour le bloc communal. Des mesures soutiendront l'investissement public local dont la reprise en 2016 devrait se confirmer en 2017. Elle ne se poursuivra au-delà que si le prochain gouvernement prend pleinement conscience du rôle moteur pour l'économie française de l'investissement public et notamment des collectivités.

La contribution des collectivités à la réduction des déficits publics se poursuit

Pour 2017 encore, ce sont les collectivités locales qui porteront les économies des dépenses publiques. En effet, les données présentées dans le PLF 2017 montrent que la dépense publique a baissé de 6,9 Md€ entre 2013 et 2017 : une baisse de 9,7 Md€ provient de la baisse des dotations aux collectivités alors qu'en parallèle sur cette même période, les dépenses de l'Etat ont crû de 2,8 Md€.

La baisse des dotations

Le programme de baisse des dotations de 11 Md€, finalement ramené à 10 Md€, doit s'achever en 2017. En cumul sur 2014-2017, ce sont 27 Md€ de dotations qui n'ont pas été reçues par les collectivités. La diminution s'élèvera à 2,6 Md€ pour l'année prochaine répartie entre les niveaux de collectivités de la manière suivante :

- 1,03 Md€ pour le bloc communal
- 1,148 Md€ pour les départements
- 451 M€ pour les régions

Les concours financiers de l'Etat aux collectivités et à leurs groupements diminueront de 3,5 % en 2017 passant de 65,4 milliards à 63 milliards d'euros. Pour la suite l'incertitude persiste, le programme de F. FILLON souhaite notamment poursuivre les économies sur les collectivités et revoir totalement le système des dotations.

D'autres éléments impacteront négativement l'investissement

- Le FCTVA baissera de 9% en 2017 d'après les données du PLF 2017, soit 523 M€ de moins reversés aux collectivités pour leurs investissements. Cette baisse, mécanique, résulte de la chute de l'investissement public local en 2015 et 2016.
- La dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle sera moins importante l'année prochaine. L'Etat amputera la part destinée aux régions de 150 M€ et celle destinée aux départements de 200 M€.
- Les Agences de l'Eau seront comme prévu à nouveau ponctionnées de 175 M€ sur leur fonds de roulement conformément à ce qui était prévu dès 2013 et 2014 afin de participer au redressement des comptes publics.

Des mesures sont toutefois mises en place pour soutenir l'investissement

Fonds de soutien à l'investissement local

Le fonds de soutien à l'investissement local créé en 2016 sera renouvelé en 2017 et sera porté à 1,2 Md€ (1 Md€ en 216).

600 M€ pour les priorités nationales		600 M€ pour la ruralité	
450M€ pour les communes et EPCI pour financer les priorités nationales dont certaines concernent les Travaux Publics : transition énergétique, énergies renouvelables, infrastructures de mobilité.	150 M€ pour les métropoles à travers les Pactes métropolitains et financeront notamment les infrastructures de mobilité, la transition énergétique et les projets liés à la ville intelligente.	216 M€ pour soutenir les projets de revitalisation des bourgs-centres.	384 M€ de hausse de la DETR (par rapport à 2014)

Financement des régions

Le gouvernement a présenté un amendement créant, en 2017, un fonds de soutien exceptionnel de 450 M€ pour les régions. Il sera versé en deux temps : un premier versement en 2017 pour un montant de 200 M€ puis un second versement, d'un montant maximal de 250 M€ si l'exécutif de la collectivité atteste d'une progression, au 31 décembre 2017, des dépenses consacrées au développement économique au moins égale au montant de son attribution au titre de ce versement.

L'amendement prévoit également l'affectation à compter de 2018 d'une fraction de TVA aux régions. Son montant correspondra aux montants perçus par les régions en 2017 au titre de la DGF et au titre de la pérennisation des moyens du fonds de 450 M€. A compter de 2018, la fraction de TVA versée aux régions évoluera en fonction de l'évolution annuelle de la TVA au niveau national.

Maîtrise des dépenses de fonctionnement

Les collectivités vont devoir poursuivre leurs efforts sur leurs dépenses de fonctionnement et notamment sur leurs dépenses de personnel. La [2^{ème} édition du baromètre HoRHizons](#) pour l'année 2016 fait état des prévisions d'embauches des collectivités. Seules 23% de celles-ci envisagent des recrutements en 2017 et une large majorité d'entre elles ne remplaceront pas les départs (73% des départements, 82% des communes de plus de 20 000 habitants...) Cela témoigne à la fois de l'impact de la baisse des dotations sur les dépenses de fonctionnement et de personnel et de la volonté des collectivités de réaliser des efforts de gestion.

Reprise de l'investissement public local en 2016 et 2017

Le retard pris par les collectivités dans leurs investissements et l'impact des mesures de soutien devrait permettre à l'investissement public local de stopper sa chute en 2016 et d'amorcer une reprise qui serait, selon les prévisions, confirmée en 2017.

[La Banque Postale](#) prévoit 1,3% de croissance en 2016 soutenue par le bloc communal uniquement:

Bloc communal : +3% **Départements : -4,3%** **Régions : -3,1%**

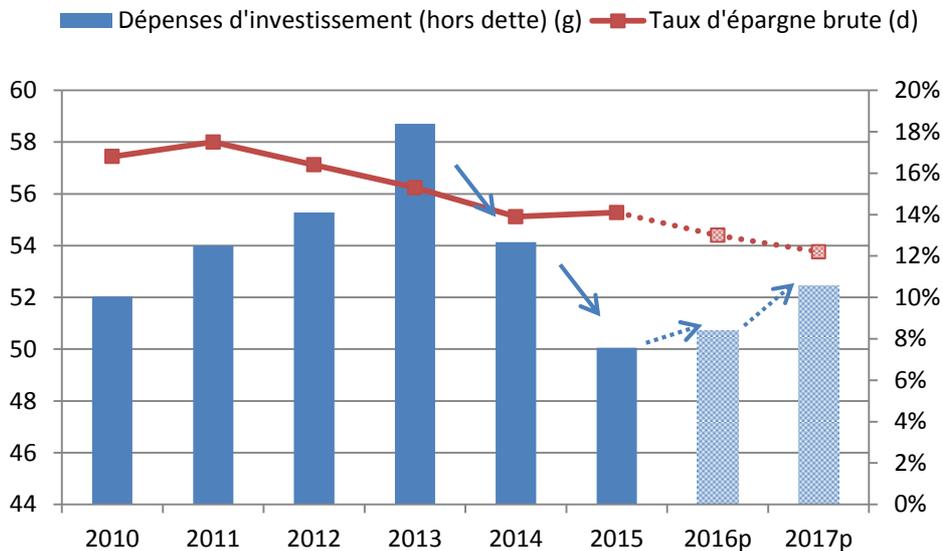
Pour 2017, l'ODEDEL est fixé à 2,0 % pour l'ensemble des dépenses et à 1,7 % pour les dépenses de fonctionnement :

Collectivités	Dépenses totales	Dépenses de Fonctionnement	Dépenses d'investissement*
Ensemble	+2,0%	+1,7%	+3,1%
Communes	+2,1%	+1,3%	+4,7%
EPCI	+2,1%	+1,3%	
Départements	+2,2%	+2,6%	-0,5%
Régions	+0,8%	+1,1%	+0,2%

Source : PLF 2017 - * [Estimations de La Banque Postale](#)

L'Etat prévoit donc une reprise des dépenses d'investissement de l'ordre de 3% pour l'ensemble des collectivités.

Graphique 1 : Evolution de l'investissement public local



Sources : DGCL, S&P et prévisions 2016 et 2017 La Banque Postale, FNTP

[Standard & Poor's](#) a également relevé ses prévisions courant octobre. L'agence de notation anticipe désormais pour 2017 un taux d'épargne brute d'environ 12% et une progression de l'investissement, alors qu'elle prévoyait en février une baisse moyenne de celui-ci de 5% en moyenne en 2016 et 2017. Selon elle, l'effort d'investissement supplémentaire sera essentiellement à mettre au crédit du bloc communal.

Les prévisions de la FNTP en termes de chiffre d'affaires lié aux collectivités locales sont également plus favorables notamment pour les communes et intercommunalités :

Bloc communal : +3,5%

Départements : -2%

Régions : -8%

Conclusion

L'investissement public local devrait progresser en 2017. Mais l'ampleur de la hausse reste très incertaine. Elle dépendra de nombreux facteurs et en premier lieu la confiance des acteurs locaux qui dépendra elle-même du programme du prochain président et de sa volonté de soutenir l'investissement des collectivités. Il faudra notamment stabiliser le cadre institutionnel et laisser le temps aux collectivités d'assimiler les réformes territoriales en cours. Des éléments pourraient venir améliorer le contexte : une remise à plat de la fiscalité locale à travers la réforme de la DGF, la mise en place d'une loi de finances locales pour établir des règles du jeu stables sur la durée du mandat en font partie.

Tableau 1 : Récapitulatif des principales mesures du PLF 2017

Mesure	Montant	Commentaire
Dotations versées aux collectivités	- 2,6 Md€	-1,03 Md€ pour le bloc communal, -1,148 Md€ pour les départements -451 M€ pour les régions
Baisse du FCTVA	-523 M€	Baisse mécanique conséquence de la baisse des investissements.
Baisse de la DCRTP	-350 M€	-200 M€ pour les départements et -150 M€ pour les régions
Ponction sur le budget des agences de l'eau	-175 M€	Participation au redressement des comptes publics.
Transfert d'une part de CVAE vers les régions	25% de la CVAE transférées soit environ 3,9 Md€	Financement de la compétence développement économique transférée des départements.
FPIC maintenu	1 Md€	Il aurait dû être porté à 1,2 Md€. 1220 ensembles intercommunaux et 23 communes isolées sont bénéficiaires du fonds.
Majoration du FSRIF	+20 M€	Il passe de 290 M€ à 310 M€.
Moindre baisse des dotations pour le bloc communal	1 Md€ au lieu de 2 Md€	Annonce de F. Hollande en clôture du salon des maires.
Fonds de soutien à l'investissement (par augmentation de la DETR, DDU, DGE, compensation les montants de FDPTP qui étaient versés aux communes qui perçoivent la DSU cible et DSR cible).	+1,2 Md€	Fonds fléché vers des investissements liés à la transition énergétique, la revitalisation des centres-bourgs, l'accessibilité et l'accueil des populations nouvelles.
Hausse de la péréquation verticale	DSU +180 M€ DSR +180 M€ DNP +20M€	La DSR devait initialement croître de 113 M€.
Fonds transitoire pour les régions	+450 M€	A partir de 2018 les régions devraient percevoir une fraction de TVA, une recette dynamique.
Hausse possible de la TICPE au profit du STIF	+100 M€ maximum	Décision du STIF avant le 31/05/2017.
Revalorisation des valeurs locatives	+0,4%	Cela induit une hausse des recettes fiscales même si cette revalorisation est plutôt faible par rapport à 2015 et 2016 (+1%).

Mesure du PLFR 2016:

Mesure	Montant	Commentaire
Fonds de soutien aux départements	+200 M€	Devrait concerner 37 départements contre 10 en 2016.

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

BAROMÈTRE DES COLLECTIVITÉS FNTP – LE MONITEUR : Des prévisions d'investissement moins pessimistes

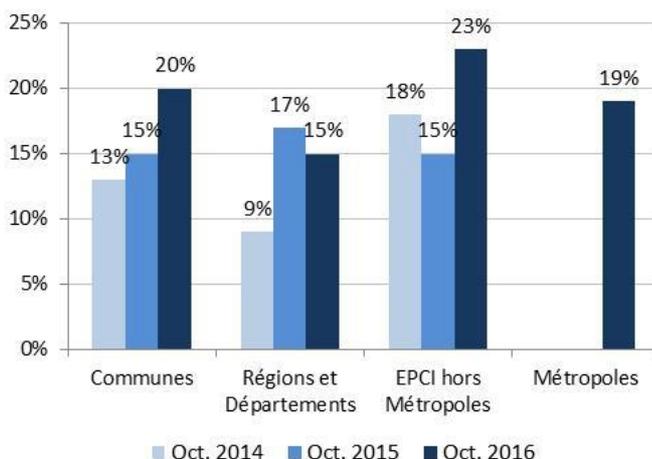
La 5^{ème} vague du Baromètre FNTP – Le Moniteur sur les perspectives des collectivités locales marque une inflexion. Les collectivités sont en effet moins nombreuses à envisager un recul de leurs dépenses d'investissement pour 2017 ce qui vient appuyer l'hypothèse d'une reprise de l'investissement local l'an prochain.

Des collectivités moins pessimistes Une reprise de l'investissement

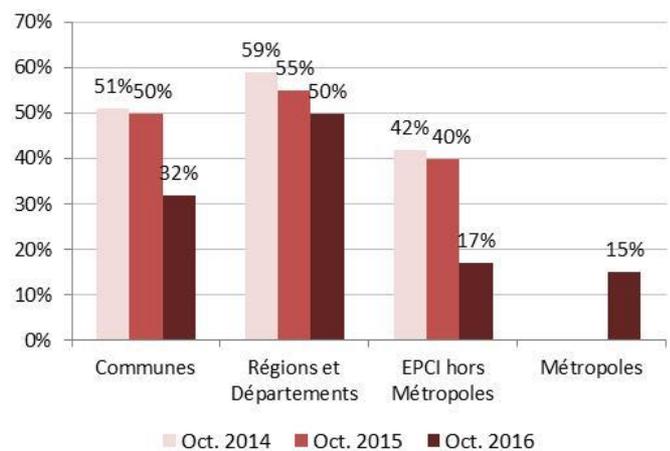
Si l'on compare les perspectives d'investissement à fin 2016 avec celles exprimées fin 2014 et fin 2015, les collectivités sont plus nombreuses à envisager une hausse de leurs investissements et moins nombreuses à prévoir une baisse. Toutefois, à l'exception des EPCI, le nombre de collectivités à anticiper une baisse est encore supérieur au nombre de collectivités à anticiper une hausse.

Graphiques 1 et 2 : Comment envisagez-vous l'évolution de vos dépenses d'investissement en infrastructures pour l'année 2017 ?

En hausse



En baisse



La voirie et l'éclairage public concernés par l'amélioration de tendance

En regardant de plus près les prévisions d'investissement des collectivités dans les spécialités Travaux Publics, la voirie et l'éclairage public semblent plus spécifiquement concernés par l'amélioration même si c'est la stabilité qui domine encore.

Tableau 1 : Les tendances d'investissement 2017 dans les grandes spécialités TP par maitres d'ouvrage

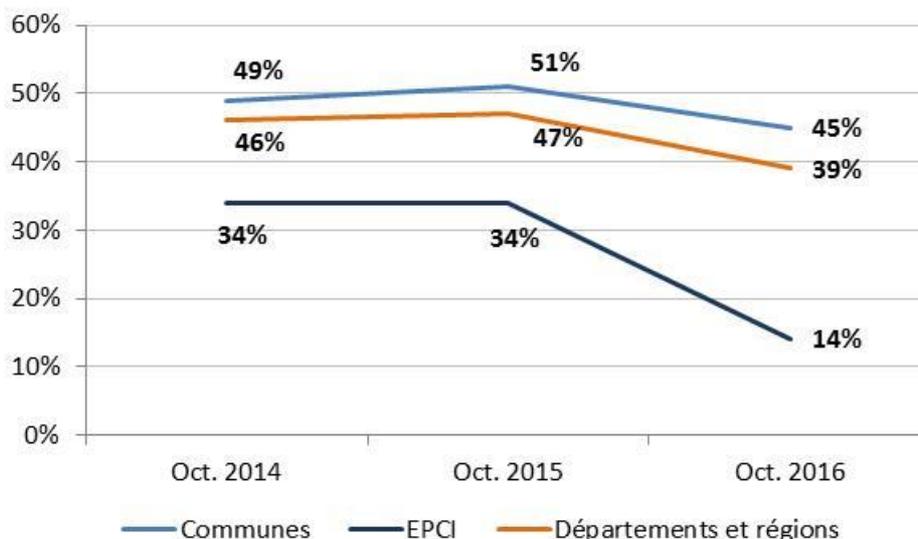
	Communes	EPCI	Départements et régions
Voirie	+	+	=
Eau & Assainissement	=	+	-
Transports Collectifs	-	=	-
Eclairage public	+	+	=

Fin 2016, 64% des communes envisagent un maintien ou une croissance des dépenses dans la voirie contre 52% fin 2015 et 51% fin 2014. La tendance est la même pour les EPCI : 57% des répondants prévoient une hausse fin 2016 contre 44% fin 2015 et 39% fin 2014.

Les prévisions sont également plutôt optimistes pour le segment des Métropoles isolé pour la 1^{ère} fois : 15% projettent une progression des dépenses de voirie et 62% une stabilité, 23% ne se prononcent pas et aucune ne souhaite les baisser. Cette part élevée pour la stabilité s'explique certainement par l'attentisme qui découle du transfert de la voirie départementale à l'échelon métropolitain. A l'inverse les dépenses baisseront dans ces départements même si cela transparait peu dans les résultats du baromètre.

Les anticipations sont globalement moins favorables pour les transports collectifs et l'eau & assainissement. A noter toutefois que 60% des EPCI envisagent une hausse ou une stabilité des dépenses dans l'eau & l'assainissement, en lien avec le développement de leurs compétences dans ce domaine.

Un autre indicateur montre l'atténuation du pessimisme autour des dépenses de voirie. Bien qu'il s'agisse toujours du service public le plus fréquemment cité par les communes, départements et régions pour faire l'objet de restrictions budgétaires suite à la baisse des dotations, il est toutefois moins fréquemment cité que lors des deux dernières années.

Graphique 3 : Part des collectivités citant la voirie à la question « Quels sont les services publics impactés par la baisse des dotations ? »


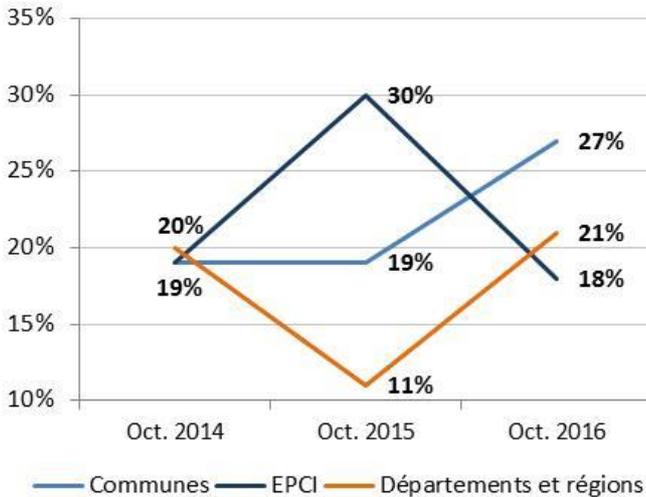
Autre signe encourageant, les collectivités devraient moins baisser leurs dotations versées aux autres collectivités. 24% des conseils régionaux et départementaux déclarent vouloir les diminuer contre 40% fin 2015. 51% des EPCI prévoient de les maintenir (+21 points par rapport à fin 2015) et seulement 11% de les réduire (-12 points).

Les leviers mobilisés

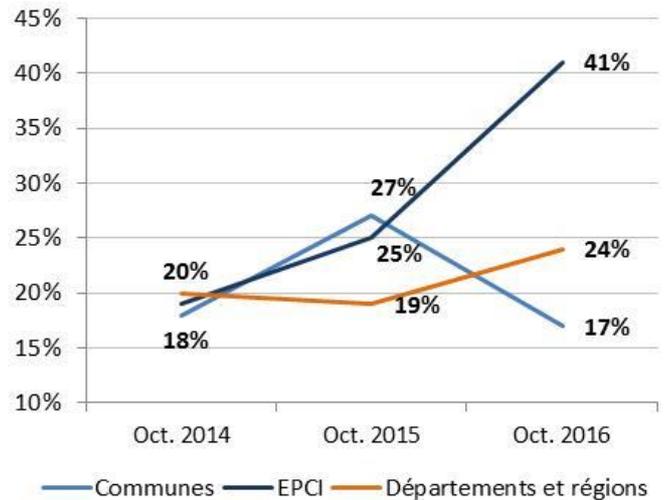
Les communes s'endettent, les EPCI, départements et régions actionnent le levier fiscal

Les communes, et dans une moindre mesure les départements et les régions, semblent plus enclines à accroître leur endettement pour financer leurs investissements en 2017. Les EPCI sont en revanche moins nombreux à prévoir une hausse de l'endettement.

Graphique 4 : En 2017, envisagez-vous d'accroître votre endettement pour financer vos investissements ? Réponse : Oui



Graphique 5 : En 2017, envisagez-vous d'accroître vos taux de fiscalité pour financer vos investissements ? Réponse : Oui



Ces derniers semblent privilégier une hausse des taux de la fiscalité puisqu'ils sont 41% à citer cette option à fin 2016 (25% fin 2015 et 18% fin 2014). Les départements et régions sont également plus nombreux à vouloir activer le levier fiscal à l'inverse des communes (-10 points par rapport à fin 2015).

Conclusion

Les résultats du dernier baromètre Le Moniteur - FNTP semblent marquer l'arrêt du pessimisme généralisé dans les collectivités locales, a fortiori du bloc communal. L'amélioration des anticipations d'investissement pour 2017 concorde avec les différentes prévisions de l'Etat comme des analystes (La Banque Postale, S&P...) qui estiment que la reprise de l'investissement public local amorcée en 2016 se poursuivra en 2017. Elle se confirmera par la suite si des engagements sont pris par le prochain gouvernement notamment en matière de maintien des ressources. 62% des collectivités sont d'ailleurs favorables à faire progresser leurs dépenses d'investissement et baisser leurs dépenses de fonctionnement en contrepartie d'une stabilisation des dotations.

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

COMPTES ADMINISTRATIFS 2015 DES DÉPARTEMENTS : Seulement 89% des dépenses TP prévues dans les budgets primitifs ont été réalisées

Chaque début d'année les budgets primitifs permettent de prévoir les dépenses de l'année en cours. Les comptes administratifs permettent ensuite de vérifier ce qui a bien été dépensé lors de l'année précédente. En 2015, en ce qui concerne les dépenses liées aux Travaux Publics des départements, le taux de réalisation apparaît en retrait par rapport aux années précédentes à seulement 89%.

Grandes masses budgétaires : les dépenses de fonctionnement conformes aux prévisions, l'investissement 15% moins élevé

Tableau 1 : Comparaison BP 2015 – CA 2015 et taux de réalisation

	BP 2015	CA 2015	Taux de réalisation
Budget total	74,59 Md€	69,78 Md€	94%
Dépenses de fonctionnement	55,80 Md€	55,43 Md€	99%
Dépenses de personnel	11,33 Md€	11,34 Md€	100%
Dépenses sociales	34,29 Md€	33,26 Md€	97%
Dépenses d'investissement	10,95 Md€	9,27 Md€	85%

Source : BP et CA 2015 traités par SFL Le Forum

Le budget total réalisé en 2015 par les départements s'est révélé inférieur aux prévisions d'environ 4,8 Md€ en ligne avec le décalage observée en 2014. Cela s'explique principalement par un remboursement des emprunts et des dépenses d'investissement largement inférieurs aux prévisions.

Seulement 85% des dépenses d'investissement inscrites au budget primitif (hors remboursement de dettes) ont été concrétisées. Les dépenses de fonctionnement en revanche sont globalement conformes à celles inscrites dans les budgets primitifs. En revanche, les recettes réelles de fonctionnement ont été sous-estimées de 2,9%. Il en résulte une épargne brute largement meilleure que prévue de 2,1 Md€ (49% de plus que la prévision des budgets primitifs et stable par rapport aux CA 2014). Plusieurs recettes se sont révélées plus élevées que prévu, c'est le cas des droits de mutation (+12,4%) ou des impôts directs (+2,6%).

Les données définitives de 2015 sur les budgets des collectivités publiées à la fin du 1^{er} semestre 2016 ont mis en évidence des recettes en plus forte hausse que prévu. Ceci s'est traduit par une forte augmentation de leurs dépôts au Trésor qui démontre que les collectivités, par une mauvaise anticipation se sont « sur-ajustées » sur l'investissement. La comparaison entre les CA 2015 et les BP 2015 des départements va au-delà de ces constats : les recettes supplémentaires n'ont pas financé d'investissements supplémentaires mais n'ont même pas financé les investissements prévus.

Des dépenses TP nettement inférieures au budget prévisionnel

Les dépenses TP (part travaux de l'investissement + subventions + entretien article 615) s'élevaient à 3,92 Md€ dans les budgets primitifs 2015 et à 3,47 Md€ dans les comptes administratifs 2015, soit un taux de réalisation inférieur à 89%.

La part effectivement réalisée est de 86% pour la part travaux de l'investissement direct, de 93% pour les subventions et de 95% pour l'entretien.

En termes de tendance, la baisse des dépenses TP prévue entre les BP 2013 et les BP 2014 était de -4,7% tout comme celle effectivement observée entre les CA sur ces 2 années.

En revanche, entre les BP 2014 et BP 2015 la baisse atteint -5,6% alors qu'entre les CA de ces deux mêmes années, elle s'élève à -13,6%, soit un écart de 8 points.

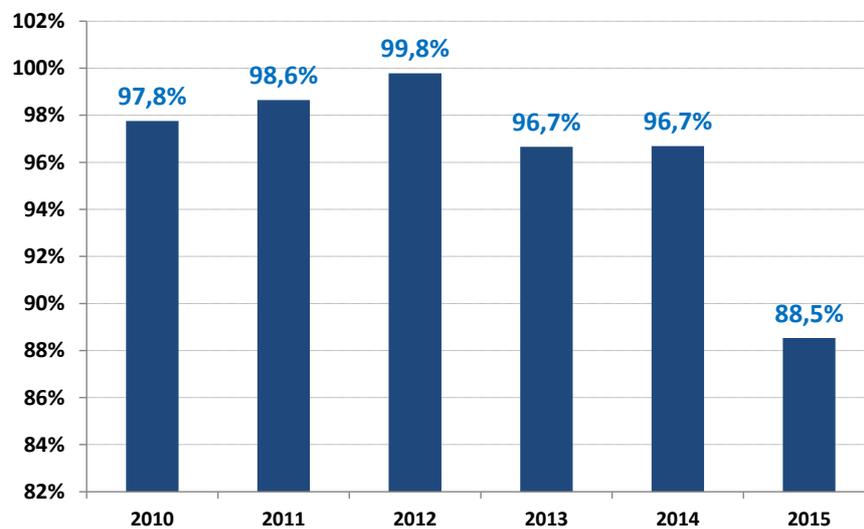
Tableau 2 : Comparaison des dépenses TP dans les BP et les CA en 2015

	BP 2015	CA 2015	Taux de réalisation
Investissement TP (Travaux)	2,63 M€	2,27 M€	86,3%
Subventions	0,89 M€	0,83 M€	92,5%
Entretien (Article 615)	0,40 M€	0,37 M€	94,7%
TOTAL EFFORT TP	3,92 M€	3,47 M€	88,5%

Source : BP et CA 2016 traités par SFL Le Forum

Le taux de réalisation des dépenses TP était proche de 97% en 2013 et 2014, de 100% en 2012 et de 99% en 2011. L'année 2015 marque donc un net décrochage en matière de réalisation des dépenses prévues dans les budgets primitifs. La réforme territoriale avec le transfert prévu de certaines compétences n'est sûrement pas étrangère à ce phénomène.

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

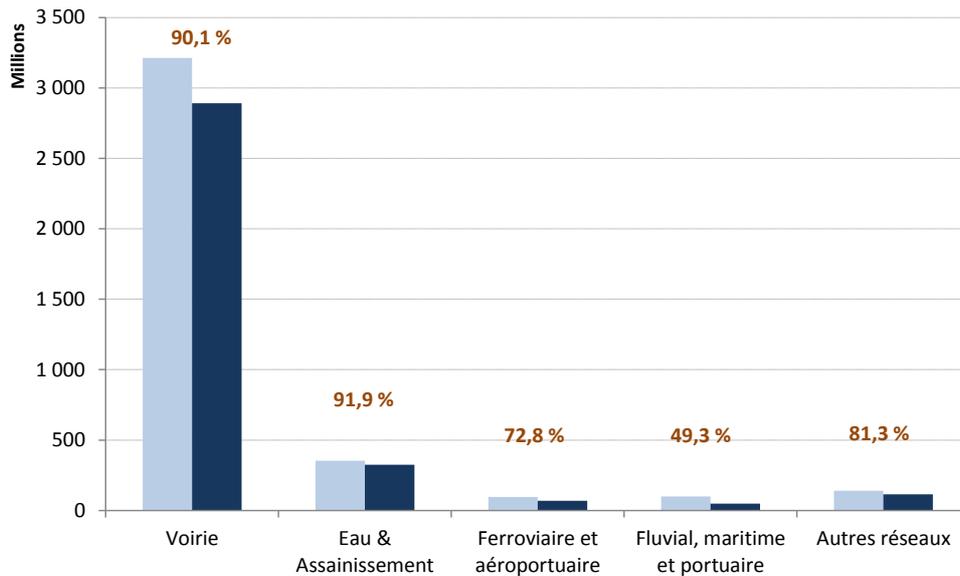


Source : BP et CA 2016 traités par SFL Le Forum

Des disparités selon les types d'infrastructures

Les dépenses globales (part travaux de l'investissement direct, subventions et entretien-article 615) annoncées sont inférieures aux dépenses prévues pour l'ensemble des spécialités. Elles sont moitié moindres dans le domaine fluvial, maritime et portuaire même si les montants en jeu sont assez faibles. Le constat est peu près le même pour le domaine ferroviaire et aéroportuaire et les autres réseaux : la différence entre le prévisionnel et le réalisé est assez nette avec des montants peu élevés. L'écart est moindre dans l'eau et l'assainissement (92%) soit moins de 29 M€. Pour la voirie, environ 90% des sommes inscrites au budget primitif se sont concrétisées, soit 321 M€ de moins que prévu.

Graphique 2 : Comparaison des dépenses TP par domaine entre les BP et les CA 2015

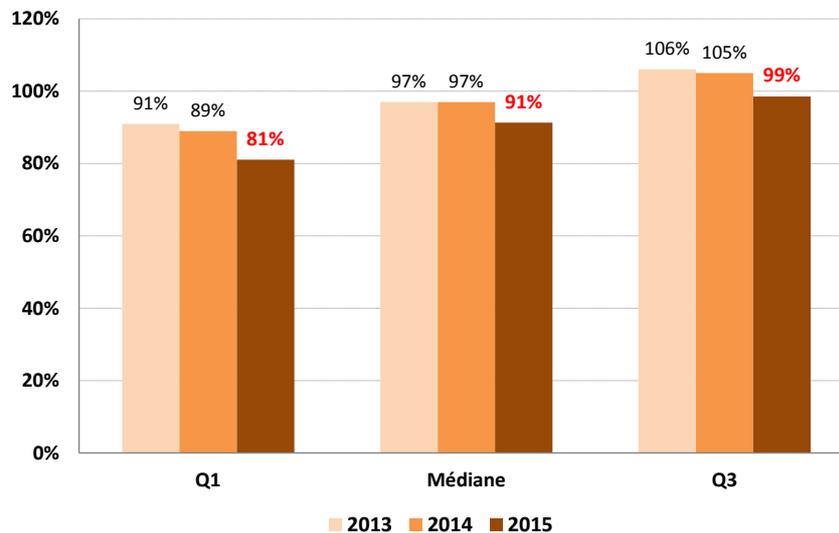


Source : BP et CA 2015 traités par SFL Le Forum

D'importants contrastes selon les départements

Le taux moyen de réalisation en termes de dépenses TP s'élève à 89% et témoigne d'un mouvement global vers le bas. Toutefois, des disparités importantes entre les départements demeurent. La médiane se situe à 91% contre 97% en 2013 et 2014. 22 départements ont des dépenses TP égales ou plus importantes dans leurs comptes administratifs que dans leurs budgets primitifs contre 38 en 2014.

Graphique 3 : Dispersion des taux de réalisation des départements par quartile



Source : BP et CA 2015 traités par SFL Le Forum

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

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

UN PATRIMOINE PUBLIC EN DANGER : Focus sur les infrastructures

Connaître l'évolution réelle du patrimoine des administrations publiques (Etat, collectivités locales, administrations de sécurité sociale et organismes divers d'administration centrale) demande d'étudier l'historique des flux nets d'investissements. En effet, le cumul des investissements dégrévés de la dépréciation des actifs, constituent le stock de capital public. Or depuis plusieurs années, ce flux net est en forte baisse et est devenu quasiment nul en 2015.

Dossier réalisé à partir du rapport « [Investissement public, capital public et croissance](#) » publié le 01/12/16 et de calculs de l'OFCE.

Une situation patrimoniale des administrations publiques (APU) positive, malgré une dette importante

Une photographie du patrimoine public rassurante

A l'image de celui d'une entreprise, le patrimoine public peut être étudié par son bilan. D'une part, les actifs détenus par les administrations publiques (APU), qui forment le capital public, sont constitués à 38% d'actifs fixes (dont les infrastructures et les bâtiments non résidentiels), à 23% d'actifs non financiers non produits (dont les terrains) et à 39% d'actifs financiers (comprenant les participations de l'Etat dans les entreprises notamment). D'autre part, se trouve le passif financier public que l'on peut assimiler à la dette publique.

Bien que la dette publique au sens de Maastricht atteigne en 2014 un niveau record de 95,3% du PIB, la situation du patrimoine public ne semble a priori pas alarmante : la valeur nette des administrations publiques est positive. Autrement dit, la valeur des actifs du patrimoine public est supérieure à celle de la dette publique, de 16,8 points de PIB en 2014, représentant 8 300 euros par habitant, soit environ 48 300 euros d'actifs contre 40 000 euros de dette.

Pourtant, un patrimoine qui s'effrite rapidement

Toutefois, la valeur nette des APU a perdu 41 points de PIB en 7 ans : elle s'établissait en effet à 57,8 points de PIB en 2007 contre 16,8% en 2014 ! Cette érosion s'explique par l'effet conjugué de la hausse de la dette publique d'une part, et par la faible augmentation de la valeur des actifs (financiers et non financiers) sur la même période d'autre part.

Une évolution du capital public en trompe-l'œil

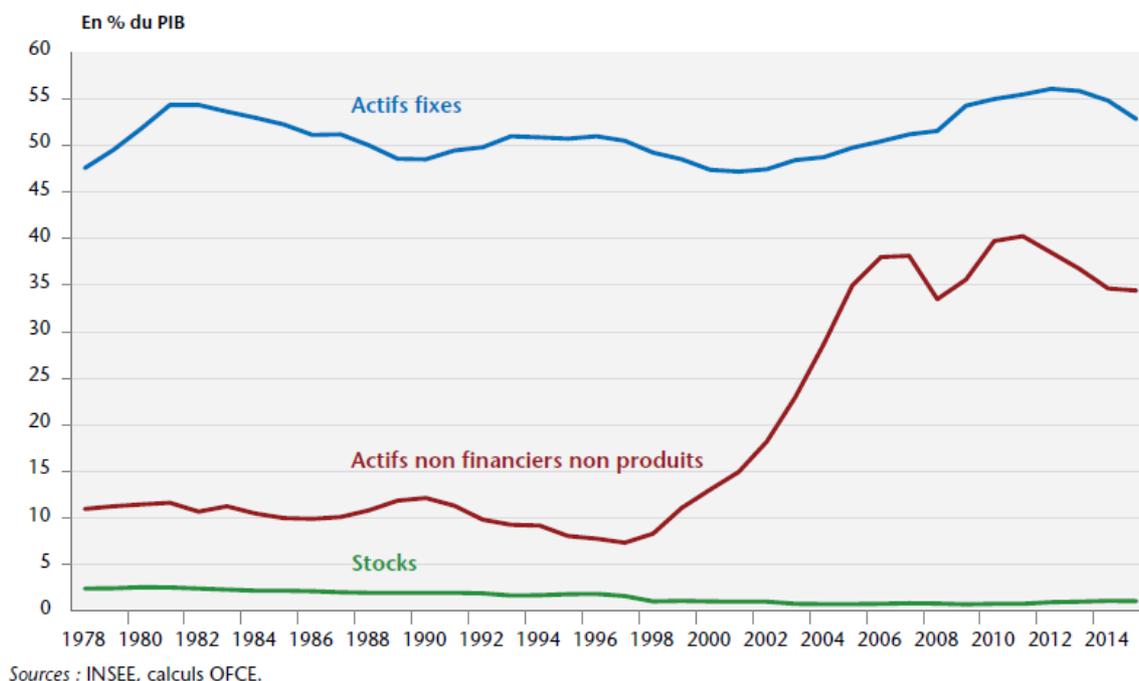
La valeur des actifs non financiers des APU (représentant 61% de l'actif en 2015), principalement composés des actifs fixes et des actifs non financiers non produits, a augmenté de 29,6 points de PIB entre 1998 et 2015.

Pourtant, la valeur des actifs fixes a seulement augmenté de 3,6 points de PIB en quinze ans (1998 – 2015), pour atteindre 56,3% du PIB en 2015.

A contrario, les actifs non financiers non produits, deuxième composante principale des actifs non financiers et composés à près de 90% des terrains construits, représentent 34,4% du PIB en 2015 contre seulement 7,4% du PIB en 1997 (voir graphique 1). Cette progression trouve son origine dans la hausse de la valeur des terrains construits, qui a été multipliée par près de 6 entre la fin des années 90 et 2015, passant de moins de 6% du PIB en 1997 à près de 30% du PIB en 2015. La valeur des actifs non financiers non produits a ainsi progressé sept fois plus que celle des actifs fixes.

La valorisation des actifs non financiers est donc en trompe-l'œil : l'essentiel de cette hausse s'explique par la revalorisation du prix des terrains et non pas par une hausse de l'investissement.

Graphique 1 : Décomposition des actifs non financiers publics



Infrastructures et administrations publiques locales, clés de voute des actifs fixes

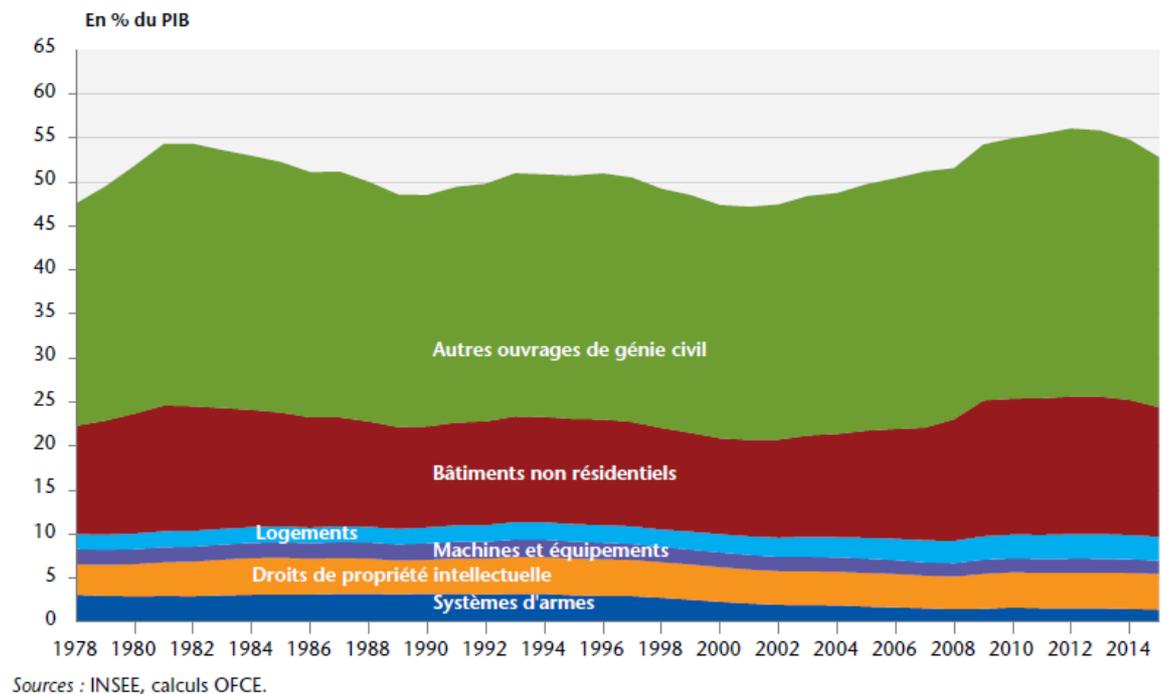
Un niveau de stock d'actifs fixes publics qui repose sur la valeur des infrastructures

L'ensemble des actifs fixes, le capital fixe, correspond à l'accumulation passée des investissements réalisés, en tenant compte de la dépréciation du capital (l'amortissement). Le flux brut du capital fixe correspond ainsi à ce que l'on appelle l'investissement public.

Plus de la moitié de l'actif fixe public (53%) est composé des « autres ouvrages de génie civil » (30,1% du PIB), qui intègrent les autoroutes, les routes, les rues, les voies ferrées, les pistes d'aéroports, les ponts, les tunnels, les voies et conduites d'eau, les ports, les barrages et les autres ouvrages hydrauliques, les lignes de communication et de transport d'électricité, les conduites et câbles de réseaux urbains... : ce que l'on appelle communément les infrastructures.

Le reste de l'actif fixe public se compose des « bâtiments non résidentiels » (27%), « droits de propriété » (7%), des « logements », « machines et équipements » et des « systèmes d'armes » (voir graphique 2).

Graphique 2 : Décomposition des actifs fixes

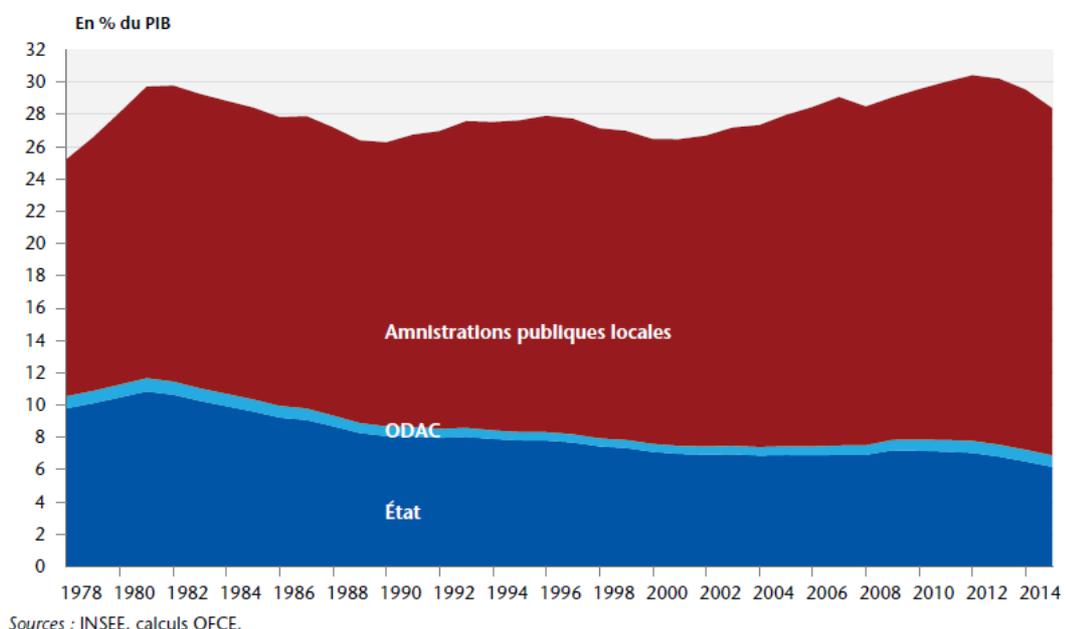


Une valeur du stock d'infrastructures relativement constante dans le temps et principalement détenue par les administrations publiques locales

Au-delà de quelques points hauts, autour de 30% du PIB en 1982 et 2012, la valeur du stock des infrastructures publiques s'établit depuis le début des années 80 de manière relativement constante autour de 28% du PIB. En 2015, elle atteint 28,4% du PIB.

Ce stock d'infrastructures est détenu à 76% par les administrations publiques locales, l'Etat en détenant ainsi moins d'un quart (voir graphique 3).

Graphique 3 : Les infrastructures détenues par les différentes administrations



Un investissement dans les infrastructures insuffisant qui met en péril le patrimoine public

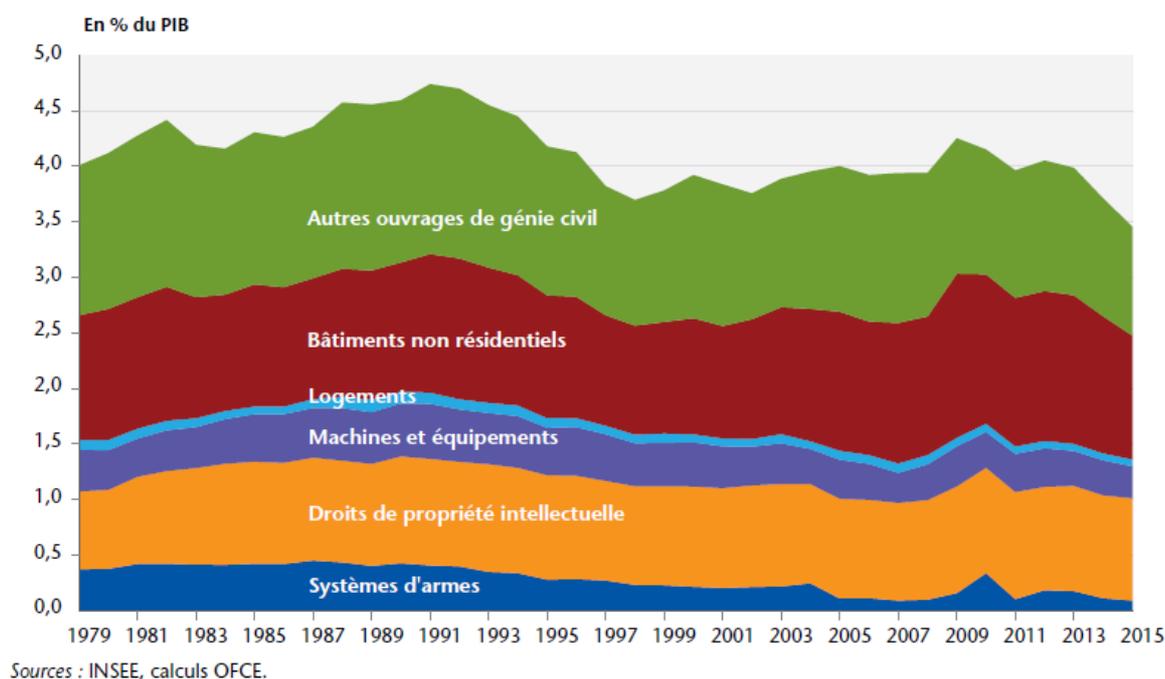
Un investissement brut porté en partie par l'investissement dans les infrastructures

Alors que les actifs non financiers non produits (les terrains construits principalement) constituent 37% de la valeur des actifs non financiers, ils représentent à peine 5% des flux bruts d'investissement réalisés annuellement.

La majeure partie du flux brut des actifs non financiers est ainsi composée d'actifs fixes à 95%. Ce sont donc les investissements dans les actifs fixes qui contribuent à accroître le volume du capital non financier.

Près d'un tiers (28%) du flux des actifs fixes des APU en 2015 est composé d'investissements bruts dans les infrastructures (ou « autres ouvrages de génie civil »). Plusieurs autres éléments composent ce flux : les « bâtiments résidentiels » pour 32%, les « droits de propriété » à hauteur de 26%, les « machines et équipements » pour 8% et les « systèmes d'armes » et les « logements », les 5% restants (voir graphique 4).

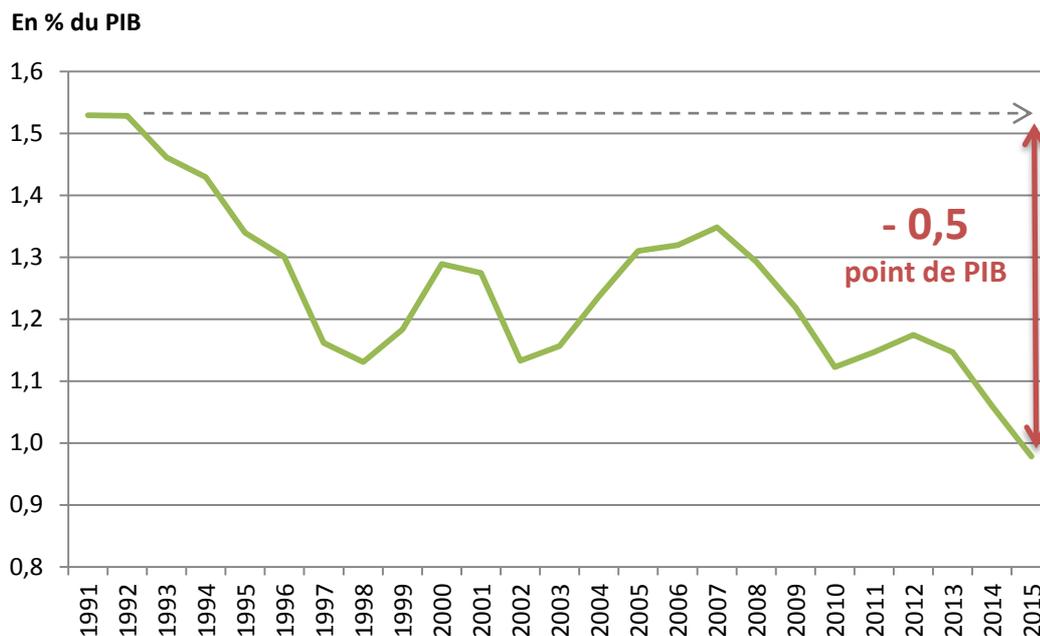
Graphique 4 : Composition du flux brut des actifs fixes



Un investissement brut dans les infrastructures qui décroît dangereusement

Depuis le milieu des années 90, une rupture concernant l'investissement brut dans les infrastructures est apparu : alors qu'au cours des années 80 et jusqu'au début des années 90, il s'établit entre 1,3% et 1,5% du PIB (soit entre 28 et 33 milliards en euros de 2015), il décroît progressivement dans les années qui suivent. Malgré quelques phases de rebond (1999-2001 et 2004-2007), le désinvestissement progressif se poursuit et l'investissement brut atteint finalement un point historiquement bas en 2015, pour ne représenter plus qu'1% du PIB (21 milliards). Ainsi, un demi point de PIB en moins est consacré à l'investissement dans les infrastructures en 2015 par rapport au début des années 90 (voir graphique 5).

Graphique 5 : Investissement public brut dans les infrastructures



Sources : INSEE, calculs OFCE.

Une évolution des flux nets d'investissement dans les actifs fixes inquiétante

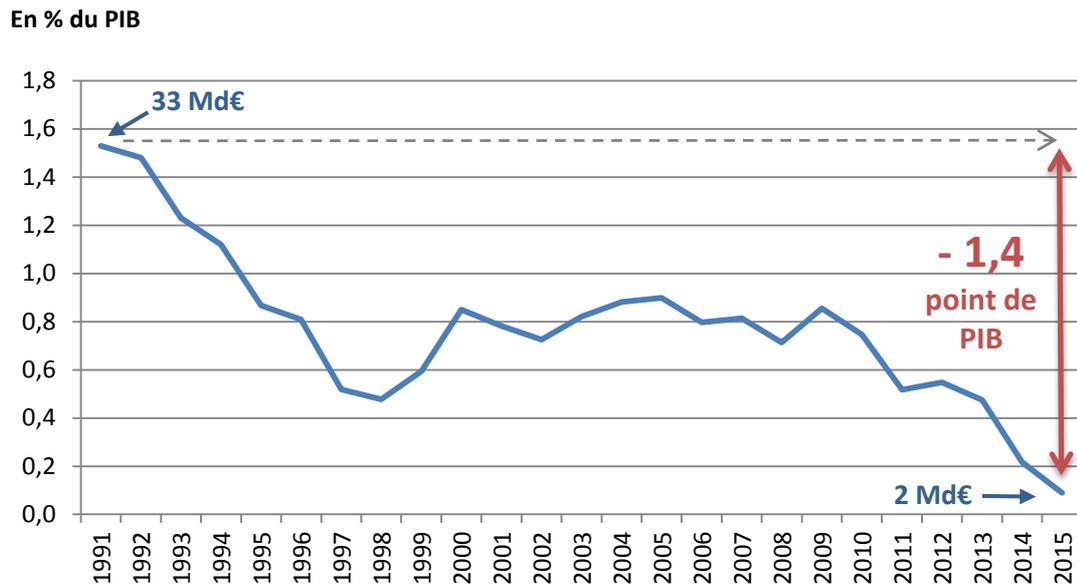
Les flux nets d'investissement correspondent aux flux bruts d'investissement en tenant compte des effets de la dépréciation du capital. L'étude des flux nets permet donc de déterminer les évolutions « réelles » du stock de capital public. Autrement dit, si l'investissement brut est supérieur à la dépréciation du capital, alors l'investissement net augmente et le stock de capital en volume aussi (et inversement).

Les flux nets d'actifs non financiers sont en majeure partie constitués d'actifs fixes. Etudier les variations de l'investissement net de l'actif fixe fournit ainsi les principales explications des variations du flux net des actifs non financiers.

Entre la fin des années 70 et le milieu des années 90, l'investissement net des actifs fixes des APU se situait à environ 1,2% du PIB en moyenne par an. En 1990, il s'élève à 1,5 point de PIB, ce qui représente 33 milliards en euros de 2015. Cependant, à partir de 1993, l'investissement net chute et s'établit autour de 0,8% du PIB en moyenne par an, durant une période d'une quinzaine d'années. Puis, à partir de 2009, l'investissement chute de près de 90% atteignant un niveau bas de 0,1% de PIB en 2015, soit l'équivalent de 2 milliards d'euros.

Ces derniers chiffres montrent que désormais la France maintient à peine son stock d'actifs existants. De façon très concrète, ces évolutions « comptables » mettent en évidence la situation d'un pays qui ne crée plus de nouveau stock d'actifs : les nouveaux investissements compensent à peine la dépréciation des équipements existants (voir graphique 6). Cela confirme notre analyse d'un pays qui n'entretient pas assez ses infrastructures et qui en crée peu de nouvelles.

Graphique 6 : Investissement public net des actifs fixes



Sources : INSEE, calculs OFCE.

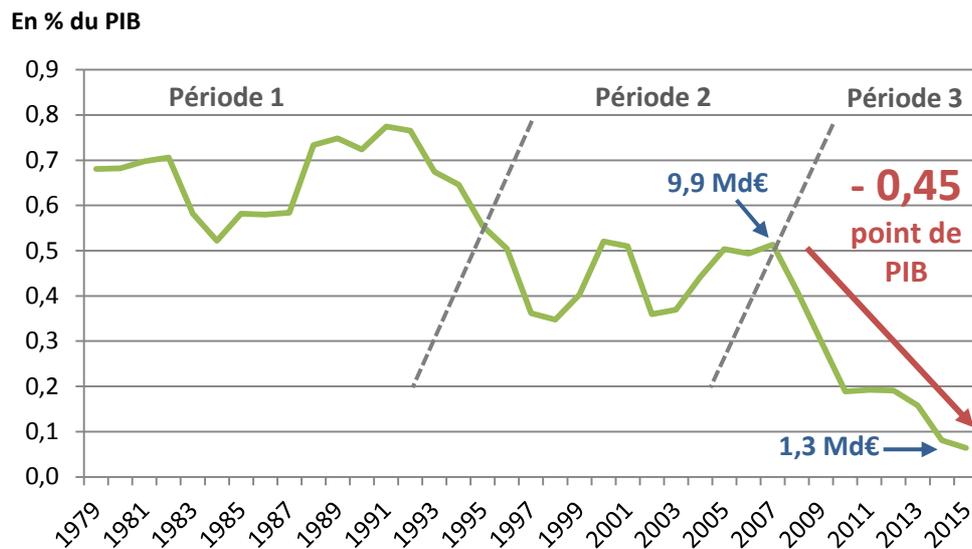
Un investissement net dans les infrastructures qui chute et qui explique cette évolution négative

L'essentiel de cette chute trouve son origine dans la très forte diminution des investissements nets dans les infrastructures.

Trois périodes distinctes sont mises en évidence : la première, de la fin des années 70 au milieu des années 90 pour laquelle l'investissement net en infrastructures se trouve à un niveau de 0,7% de PIB annuel moyen. Une deuxième période, de 1995 à 2008, marquée par une forte variation des niveaux d'investissements nets en infrastructures, oscillant entre 0,4 et 0,5% de PIB. Enfin, une dernière période marquée par une chute brutale des niveaux d'investissement pour atteindre un point bas à 0,06% de PIB en 2015, soit 0,45 point de PIB de moins qu'en 2007 (soit l'équivalent de 10 milliards d'euros de 2015) et 0,7 point (soit 15 milliards de 2015) qu'en 1991-1992 (voir graphique 7).

Ainsi, en 2015, l'investissement net public dans les infrastructures, qui s'élève à 0,06% du PIB (environ 1,3 milliard d'euros), se situe à un niveau qui compense à peine le vieillissement des infrastructures existantes. Concrètement, le patrimoine français d'infrastructures est en voie d'appauvrissement.

Graphique 7 : Investissement public net dans les infrastructures



Sources : INSEE, calculs OFCE.

Sous-entretien du patrimoine de l'Etat et désengagement progressif des collectivités

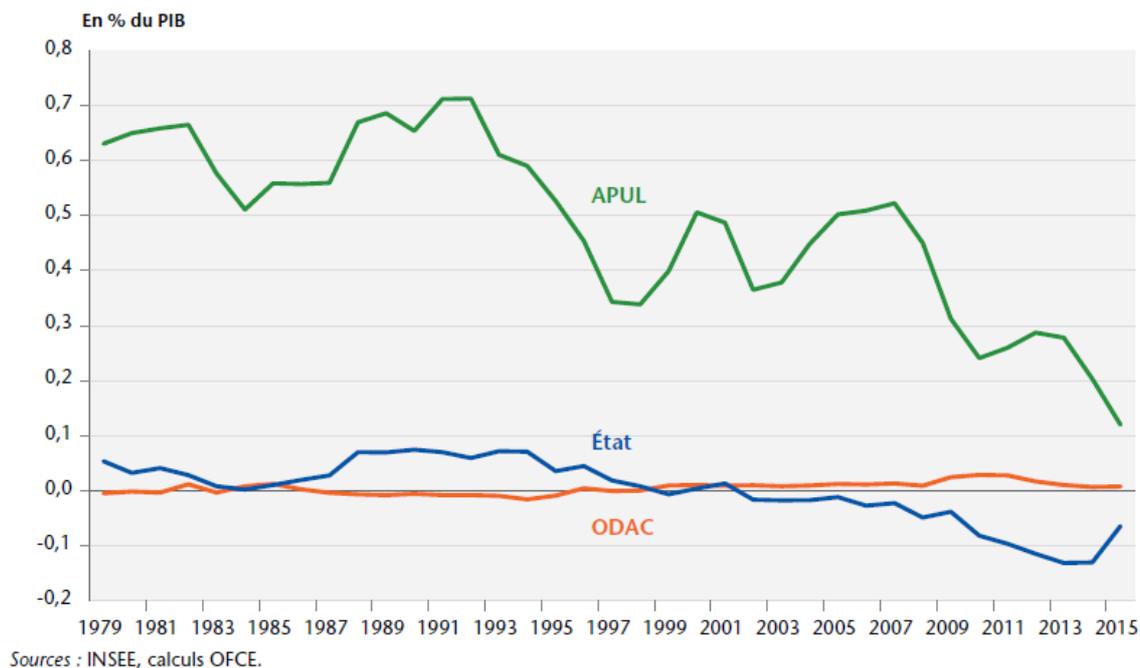
Alors que jusqu'à la fin des années 90, l'Etat entretenait son stock d'infrastructures, voire investissait un peu plus que le rythme de la dépréciation de son stock d'infrastructures (avec un flux net d'investissements dans les infrastructures positif), il se désengage progressivement à partir du début des années 2000 : de 0% de PIB en 2000, il « désinvestit » en 2015 à hauteur de 0,06% du PIB. Ainsi, le patrimoine en infrastructures détenu par l'Etat se réduit depuis le début des années 2000 et plus fortement depuis 2009.

A contrario, les collectivités locales, avec un flux net d'investissements dans les infrastructures positif sur toute la période, constituent un patrimoine d'infrastructures. Autrement dit, elles investissent davantage dans les ouvrages que ces ouvrages ne se déprécient.

Cependant, la constitution du patrimoine d'infrastructures publiques par ces dernières se réduit à un rythme soutenu : avec plus de 0,7% du PIB consacrés aux investissements nets dans les infrastructures au début des années 90 (soit 15 milliards d'euros de 2015), l'investissement chute jusqu'à atteindre 0,1% du PIB en 2015, soit moins de 3 milliards d'euros (voir graphique 8).

Ainsi, au rythme de ces dix dernières années, soit une diminution de 0,05 point de PIB en moyenne par an, il faudrait seulement deux années pour atteindre un flux net d'investissement dans les infrastructures à 0%. Dans ce cas de figure, dès la fin 2017, les collectivités n'investiraient plus assez pour maintenir en état leur patrimoine en infrastructures.

Graphique 8 : Investissement public net dans les infrastructures par APU



Conclusion : La dette publique se creuse sans accumulation de patrimoine public depuis 2009

Si la photographie du patrimoine public français fournit une image rassurante, où la valeur des actifs publics est supérieure à celle de la dette publique (valeur nette positive), la situation est en réalité plus alarmante quand on la regarde plus précisément :

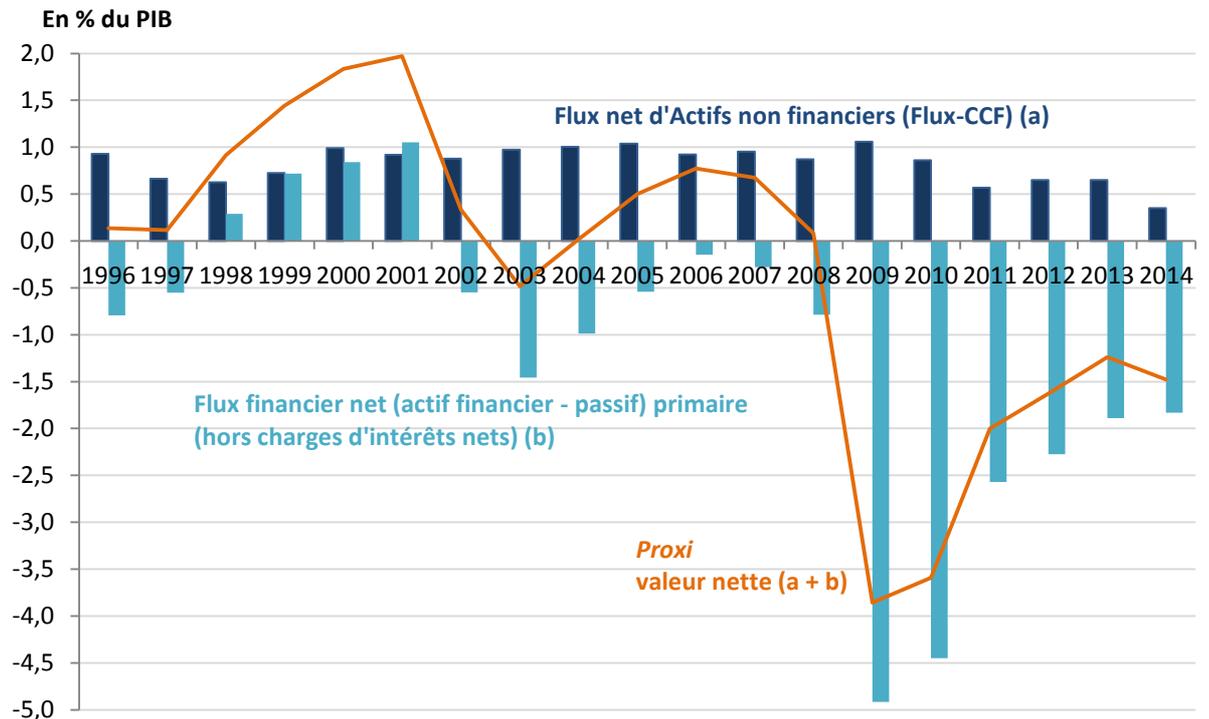
En effet, cette valeur nette positive est particulièrement soutenue par la revalorisation financière des terrains et non pas par une progression des flux d'investissements. Elle est donc en partie « fictive ».

De plus, les investissements publics nets, c'est-à-dire les investissements publics corrigés de la dépréciation du capital, sont en chute libre depuis le début des années 90, conduisant à une double situation :

- d'une part l'Etat, depuis le début des années 2000, n'investit plus assez dans les infrastructures pour compenser la dépréciation de son patrimoine, qui vieillit donc plus vite qu'il ne se reconstitue.
- D'autre part, les collectivités locales, qui sont les principales contributrices de l'investissement dans les infrastructures, investissent de moins en moins, et se rapprochent dangereusement d'une situation proche de celle de l'Etat. Cette situation sera atteinte dès la fin 2017 si le rythme de diminution des investissements en infrastructures reste le même que celui qu'elles ont connu ces dix dernières années (- 0,05 point de PIB en moyenne par an).

En conséquence, les investissements nets des APU sont tombés quasiment à 0% du PIB en 2015.

Graphique 9 : Flux net des actifs non financiers et flux financier net primaire



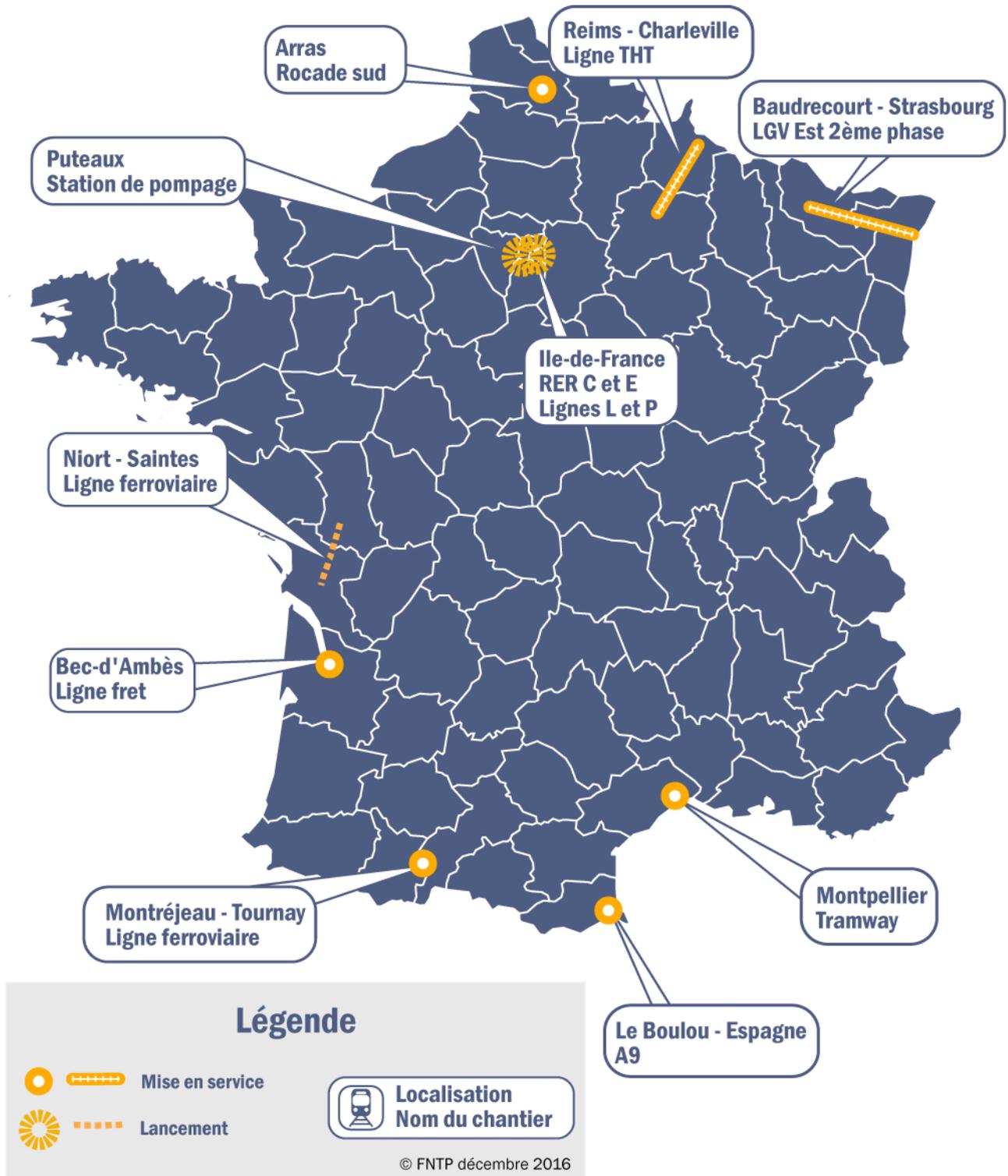
Sources : INSEE, calculs OFCE.

Enfin, la diminution des investissements nets dans les actifs publics doit également être mise en perspective avec une autre tendance : la progression de la dette publique.

La dette publique est vertueuse si elle a pour objectif premier de constituer un patrimoine public. En revanche, elle est nocive si elle creuse le déficit sans apporter de contre-partie à l'actif. C'est le cas en France depuis 2009, où les flux financiers nets primaires, c'est-à-dire la dette publique moins les actifs financiers, sont supérieurs aux flux nets d'actifs non financiers, c'est-à-dire aux investissements hors dépréciation du capital (voir « Proxi valeur nette » dans le graphique 9). Dans cette situation, l'accumulation de dette des administrations publiques ne donne pas lieu à une constitution de patrimoine en contre-partie. C'est une dette de crise qui a servi à absorber les effets récessifs de la crise économique mais qui n'a pas donné lieu à la constitution d'actifs tangibles. Si les pouvoirs publics continuent à se désengager sur la question des investissements publics au même rythme que ce que l'on a observé dans le passé récent, le patrimoine légué aux générations futures sera ainsi inférieur à celui dont nous avons tous hérité, ce qui représente une situation inédite en France, si l'on excepte les périodes de guerre (voir graphique 9). Ainsi, il est urgent de réinvestir en France pour ne pas laisser le patrimoine public du pays se dégrader.

Romain Guillet
guilletr@intp.fr
 01.44.13.32.22

INFOS CHANTIERS – 3^{ème} TRIMESTRE 2016



Mises en service

Montpellier : tramway

Le bouclage de la ligne 4 du tramway de Montpellier a été inauguré le 1^{er} juillet 2016. Ce prolongement de 1,2 km et 3 stations permet en effet à la ligne 4 de former la 1^{ère} ligne circulaire de tramway en France. La ligne 4 est désormais longue de 9 km et ses 18 stations font le tour du cœur historique de la ville. 25 000 voyageurs quotidiens sont attendus. Une opération de requalification urbaine a accompagné cette nouvelle infrastructure.

- Investissement : 44 M€
- Durée du chantier : 2 ans

Ligne L en Ile-de-France : modernisation ferroviaire

La ligne L a fait l'objet d'une rénovation sur son secteur de Garches : 1 km de voie a été changé, 11 aiguillages et un passage à niveau en bout de quai remplacés. Il s'agit d'une étape préparatoire à l'arrivée du prolongement du RER vers l'Ouest et à la tangentielle Ouest.

- Investissement : 10 M€
- Durée du chantier : 2 semaines

LGV Est : 2^{ème} phase

La 2^{ème} phase de la LGV Est a été mise en service le 3 juillet 2016. Ce tronçon de 106 km relie Baudrecourt et Strasbourg et met la capitale alsacienne à 1h46 de Paris. Cette ligne a nécessité la construction de 129 ouvrages d'art dont certains de grande envergure comme le tunnel de Saverne long de 4 km ou les deux viaducs de la Zorn longs de 453 m et 381 m.

- Investissement : 2 Md€
- Durée de l'opération : 5 ans

RER C : modernisation ferroviaire

Des travaux de modernisation du tronçon central de la ligne C du RER francilien ont été réalisés au cours de l'été 2016. L'opération a consisté au renforcement des fondations des tunnels entre les stations Paris-Austerlitz et Avenue Henri Martin d'une part et entre les stations Paris-Austerlitz et Javel d'autre part. Rails, ballast et traverses ont également été remplacés.

- Investissement : 35 M€
- Durée du chantier : 6 semaines

Réseau francilien : modernisation ferroviaire des lignes E et P

Des travaux de modernisation sur la ligne E du RER et de la ligne P du réseau Transilien pendant l'été ont permis de remplacer 20 km de rails. Cette opération s'inscrit dans un programme de modernisation plus vaste qui prévoit le renouvellement de 150 km de voies sur 5 ans.

- Investissement : 10 M€
- Durée du chantier : 2 mois

Puteaux : station de pompage

La nouvelle station de pompage de Puteaux a été inaugurée le 16 septembre 2016 après avoir été totalement reconstruite. Elle va permettre une plus grande sécurisation de l'alimentation en eau potable de 12 500 habitants de Puteaux.

- Investissement : 20,9 M€

Reims - Charleville : ligne THT

La ligne à très haute tension de 400 000 volts entre Reims et Charleville a été inaugurée le 23 septembre 2016. 85 km de ligne ont été reconstruits pour assurer un niveau de transit d'électricité suffisant entre les lieux de production et les pôles de consommation. 182 pylônes électriques ont dû être montés.

- Investissement : 110 M€
- Durée du chantier : 1 an ½

Bec-d'Ambès : ligne fret

La ligne capillaire fret du Bec-d'Ambès a été inaugurée le 29 juillet 2016. Il s'agit d'une ligne de 15 km qui permet la desserte d'une dizaine d'entreprises industrielle locales. 300 000 tonnes de marchandises transitent par cette ligne chaque année. Elle soutient donc fortement le développement économique de la région tout en évitant le recours au trafic routier.

- Investissement : 20 M€
- Durée du chantier : 6 mois

Lancements

Niort-Saintes : renouvellement de voie

Les travaux de renouvellement de la voie sur le tronçon Niort - Saintes de la ligne Bordeaux - Chartres ont été lancés en juillet 2016 pour une durée de 6 mois. L'opération consiste au remplacement des rails, du ballast et des traverses sur plusieurs zones du tronçon.

- Investissement : 20 M€
- Mise en service : décembre 2016

Arras : rocade sud

La réalisation de la rocade sud d'Arras, longue de 4,6 km, et destinée à fluidifier le trafic poids lourds, a été lancée mi-juillet 2016. Deux giratoires et quatre ouvrages d'art vont être construits : trois ponts et une passerelle. Des aménagements pour piétons et cyclistes sont également prévus le long de l'itinéraire ainsi que des écrans acoustiques pour réduire les nuisances sonores.

- Investissement : 20 M€
- Mise en service : avant 2020

Montréjeau - Capvern et Capvern - Tournay : modernisation ferroviaire

Une opération de modernisation des lignes dans la région Occitanie a démarré fin septembre 2016. 24 km de voies vont être renouvelés entre Capvern et Tournay (rails, ballast et traverses), 4 aiguillages remplacés à la gare de Capvern et 750 poteaux de caténaires installés entre Montréjeau et Capvern.

- Investissement : 40 M€
- Fin du chantier : janvier 2017

La Boulou – Frontière espagnole : A9

Les travaux de construction d'une 3^{ème} voie sur l'A9 entre Le Boulou et la frontière espagnole ont été engagés fin septembre 2016. Il s'agit du 1^{er} projet du plan de relance autoroutier décidé par l'Etat. L'opération consiste à faire passer l'A9 à 2x3 voies sur ce tronçon de 9 km. 4 ouvrages d'art vont devoir être construits totalisant 1,3 km de linéaire.

- Investissement : 180 M€
- Mise en service : début 2020

Déclarations d'utilité publique

Ile-de-France : prolongement de la ligne 14 du métro

Le projet de prolongement de la ligne 14 du métro entre la station Olympiades et l'aéroport d'Orly a été déclaré d'utilité publique par un décret du 29 juillet 2016. La ligne longue de 14 km en souterrain doit desservir 11 communes et nécessitera l'aménagement de 7 nouvelles gares.

- Investissement : 2,14 Md€
- Mise en service : 2024

Débats publics et enquêtes publiques

Toulouse : 3^{ème} ligne de métro

[Le débat public du projet Toulouse Aérospace Express](#) s'est déroulé du 12 septembre au 17 décembre 2016. Cette ligne d'une vingtaine de stations desservira Colomiers et Labège, en passant par La Vache, Matabiau et Montaudran, sur un itinéraire d'environ 28 km. 200 000 voyages par jour sont attendus sur la ligne.

- Investissement : 1,7 Md€
- Mise en service : 2024

Créteil – Villeneuve-Saint-Georges : téléphérique urbain

[Le débat public](#) du 1^{er} projet de téléphérique urbain francilien s'est tenu du 26 septembre au 28 octobre 2016. La ligne de 4,5 km doit transporter 6 000 à 14 000 passagers par jour dans des cabines de 10 personnes espacées de 30 secondes.

- Investissement : 120 M€

Baie de Saint-Brieuc : parc éolien offshore

[L'enquête publique](#) concernant le projet de parc éolien offshore dans la baie de Saint-Brieuc s'est tenue du 4 août au 29 septembre 2016. Le projet prévoit l'installation de 62 éoliennes qui produiront de quoi alimenter 800 000 personnes en électricité. L'objectif est aussi d'accroître l'indépendance énergétique de la Bretagne.

- Investissement : 2,5 Md€
- Mise en service : 2020

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

MOBILITE DECARBONEE : Une priorité de la Commission européenne

L'année 2016 a été marquée par un engagement important de la Commission européenne en faveur de la mobilité décarbonée. Le paquet de mesures visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE, présenté en juillet 2016, s'est accompagné de mesures en faveur d'une énergie propre, dévoilées en novembre 2016. Ces normes et propositions législatives ont en commun d'impliquer plus fortement le secteur des transports, et notamment la place des infrastructures dans cette transition écologique.

L'accent sur la « décarbonisation »

La mobilité à faible taux d'émissions est un élément déterminant pour permettre à l'Europe d'opérer sa transition vers une économie à faible intensité de carbone. Selon la Commission européenne, il s'agit d'une nécessité pour l'Europe si elle veut rester compétitive et être en mesure de satisfaire les besoins de mobilité des personnes et des biens. Le secteur des transports y est mis à contribution : il représente près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'Europe et constitue la principale cause de pollution atmosphérique dans les villes.

De nouveaux objectifs pour les émissions de gaz à effet de serre

Le 20 juillet dernier, la Commission européenne a présenté, dans le cadre de son paquet « Décarbonisation », de [nouvelles mesures destinées à accélérer la transition vers une économie à faible intensité de carbone](#). La proposition de règlement intitulée « Règlement sur la répartition de l'effort », fixe ainsi pour les Etats membres de l'Union européenne un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 30 % d'ici à 2030 par rapport au niveau de 2005. Chaque Etat membre, en fonction principalement de son PIB, devra atteindre annuellement des objectifs contraignants sur une période globale 2021-2030. L'objectif de la France est fixé à 37 % de réduction des émissions de GES.

La Commission indique aussi qu'elle s'attache à rendre les conditions de marché propices au déploiement accru des carburants alternatifs et à l'acquisition de véhicules non polluants. Il s'agit d'engager un basculement vers une mobilité à faible taux d'émissions de carbone et de polluants atmosphériques.

En 2050, les émissions de GES du secteur des transports devront être inférieures d'au moins 60% à leur niveau de 1990 et tendre vers un niveau zéro, et les émissions de polluants atmosphériques nocifs (comme l'oxyde d'azote) devront être fortement réduites.

Transport routier et tarification

La révision des émissions de CO₂ du transport routier est l'un des axes majeurs de la stratégie européenne pour une mobilité à faibles émissions.

Outre le recours à des carburants alternatifs, un des moyens pour encourager des transports plus économes en énergie consiste à prendre en compte les coûts externes (pollution atmosphérique, bruit...) dans la tarification des infrastructures routières. Si les redevances sont déjà une réalité à

l'échelle de l'UE pour les poids lourds et le transport ferroviaire, les États membres et les municipalités disposent d'une marge de manœuvre pour agir sur le transport de passagers. Cette tarification pourrait de surcroît compléter la fiscalité actuelle sur les carburants.

Dans l'ensemble de l'UE, la Commission souhaiterait faire évoluer la tarification des infrastructures routières vers la fixation de redevances selon des critères de distance, c'est-à-dire en fonction du kilométrage réellement parcouru, afin de mieux tenir compte des principes du « pollueur-payeur » et de « l'utilisateur-payeur ». À cette fin, la Commission élabore actuellement des normes portant sur des systèmes de péage électronique interoperables dans l'UE, de manière à faciliter l'accès aux marchés pour les nouveaux prestataires de services de péage et à réduire les coûts globaux des systèmes. De plus, la Commission révisera la directive sur les redevances applicables aux poids lourds pour permettre également une différenciation fondée sur les émissions de dioxyde de carbone et étendre certains de ses principes aux autobus et aux autocars ainsi qu'aux voitures particulières et aux camionnettes.

La question centrale portera sur l'affectation des recettes, permettant de réinvestir l'argent collecté dans un système de transport durable.

Les propositions de révision de la directive « Eurovignette » et de la directive relative au service européen de télépéage sont attendues pour le deuxième trimestre 2017.

Le déploiement de systèmes de transport intelligents

Le plan d'actions pour une mobilité à faible taux d'émissions s'appuie notamment sur un plan directeur pour le déploiement de systèmes de transports intelligents. La communication¹, présentée le 30 novembre 2016, dévoile la stratégie de la Commission pour le déploiement des systèmes de transport intelligents et coopératifs (C-ITS). Ces nouveaux systèmes fondés sur l'utilisation de technologies numériques doivent notamment permettre d'améliorer et de fluidifier le trafic sur les routes européennes, les congestions coûtant près d'1% du PIB européen par an.

Le développement des C-ITS a vocation à contribuer au déploiement de véhicules capables de « communiquer » entre eux et avec les infrastructures de transport. Ces systèmes offrent aux véhicules la possibilité de partager les informations reçues par des capteurs (avertissement en cas de freinage d'urgence, détournement de route, embouteillage, véhicule d'urgence en approche etc.) afin de faciliter et d'accélérer la prise de décision du conducteur.

Dans cette stratégie, les infrastructures jouent un rôle important. L'interaction entre véhicules et infrastructures est cruciale pour rendre les véhicules automatisés plus sûrs et pour permettre leur intégration complète dans le système de transport global.

La publication de cette nouvelle stratégie constitue un premier pas pour l'essor d'une mobilité coopérative, connectée et autonome en Europe. Il s'agit d'une étape, permettant, à plus long terme, d'intégrer des véhicules complètement autonomes au système de transport européen. Afin de respecter la date cible de 2019, la Commission a d'ores et déjà identifié les obstacles principaux à surmonter au niveau européen pour favoriser le développement des transports intelligents et coopératifs. L'interopérabilité des systèmes à tous les niveaux (au-delà des frontières et entre tous les modes de transport) et l'instauration d'un cadre juridique et réglementaire commun devraient permettre de parvenir à la réalisation de ce système européen de transport.

Un soutien financier axé sur la mobilité durable

La mobilité durable est au cœur du soutien financier apporté par l'Union européenne au travers de cofinancements européens et du « Plan Juncker ».

Des financements européens pour la programmation 2014-2020

L'Union européenne mobilise une part conséquente de ses financements pour le transport durable. Ainsi, l'enveloppe réservée aux transports dans le cadre des Fonds structurels et d'investissement eu-

¹ [A European strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems, a milestone towards cooperative, connected and automated mobility](#) (30/11/2016)

ropéens s'élève à 70 milliards d'euros, dont 39 milliards d'euros pour favoriser la transition vers la mobilité à faible taux d'émissions. Sur ce dernier montant, 12 milliards sont dévolus au développement d'une mobilité urbaine multimodale durable à faible intensité de carbone. Le transport urbain est en effet responsable de 23 % des émissions de gaz à effet de serre de l'UE.

De plus, l'instrument financier dédié aux grandes infrastructures européennes, le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, consacre 24 milliards d'euros, dont une très grande partie couvre des modes de transport décarbonés.

Par ailleurs, une part importante du volet « transport » du programme Horizon 2020 pour la recherche et l'innovation, doté d'un montant de 6,4 milliards d'euros, est axée sur la mobilité à faible intensité de carbone.

À ces financements prévus dans le cadre de la programmation pluriannuelle 2014-2020, il faut également ajouter le Plan d'investissement pour l'Europe.

Une prolongation du Plan d'investissement pour l'Europe qui renforce l'importance des enjeux climatiques

Le Plan d'investissement pour l'Europe (« Plan Juncker »), lancé en 2014 et couvrant une période de trois ans (2015-2018), met l'accent sur l'économie décarbonée. En effet, les projets de mobilité urbaine intelligents et durables (visant l'accessibilité ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de la consommation d'énergie et des accidents) sont au rang des priorités du Plan d'investissement pour l'Europe.

Doté de 21 milliards d'euros, le Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS) est destiné à financer les secteurs porteurs de croissance, notamment le secteur des transports. L'objectif est d'atteindre 315 milliards d'euros d'investissements supplémentaires dans les trois prochaines années, grâce aux fonds mobilisés par la Banque européenne d'investissement (BEI).

La Commission souhaite renforcer l'importance des enjeux de la transition énergétique dans le cadre de la prolongation du Plan d'investissement pour l'Europe. En septembre 2016, la Commission a présenté une proposition législative qui porte l'objectif de 315 milliards d'euros à 500 milliards d'euros d'investissements au minimum sur une période allant jusqu'à 2020 (et une recommandation de 630 milliards d'ici à 2022), dernière année du cadre financier pluriannuel actuel.

Dans ce cadre, la Commission souhaite que le FEIS soit encore davantage tourné vers les investissements durables pour répondre au mieux aux objectifs de l'accord de Paris sur le changement climatique (COP21) et contribuer à une économie efficace dans l'utilisation des ressources, circulaire et sobre en carbone. À cet égard, la Commission propose un objectif non contraignant de 40% de projets devant s'inscrire dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique.

La Commission européenne encourage donc à une mutation profonde du système européen de transport. Dans cette démarche, il s'agit d'accroître la coordination entre des politiques européennes diverses (recherche et innovation, développement régional, énergie...) et de faciliter des synergies entre les différents instruments financiers existants (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, fonds structurels, Plan Juncker...). Le défi pour la Commission sera d'assurer la bonne combinaison de ces dispositifs.

Nicolas Gaubert
gaubertn@fntp.fr
Service Europe
01.44.13.31.06

Décembre 2016

Des sites Web à visiter

<http://www.cigref.fr>

Le CIGREF est une association loi 1901, créée en 1970, qui n'exerce aucune activité lucrative. En 2015, il regroupe près de 140 grandes entreprises et organismes français. Dans tous les secteurs d'activité. Le CIGREF s'est donné pour mission de « développer la capacité des grandes entreprises à intégrer et maîtriser le numérique. Pour la réussite de cette mission, il tire sa légitimité à la fois de son histoire et de sa maîtrise des sujets techniques, socle de compétences de savoir-faire, fondements du numérique. Le CIGREF s'est engagé dès 2008 pour la compétitivité des entreprises à 2020, en créant une Fondation de recherche pour « mieux comprendre comment le monde numérique transforme notre vie et nos entreprises ».

<http://www.excedents-chantier.fntp.fr>

Ce site, en libre accès, permet aux entreprises d'identifier les centres de traitement et de recyclage les plus proches de leurs chantiers. Chaque centre, localisé sur une carte, fait l'objet d'une fiche détaillée avec coordonnées, contacts, horaires, conditions d'accès...Il est également possible d'avoir accès aux documents utiles : guides, brochures, documents de traçabilité et liens utiles. Pour tout renseignement sur l'outil de recherche « déchets de chantier », il est possible de contacter le référent FRTP de la région ou du département des entreprises.

<http://www.mission-economie-biodiversite.com>

La Mission Economie de la Biodiversité est une initiative de la Caisse des Dépôts mise en œuvre par CDC Biodiversité. La création de cette mission s'intègre dans l'engagement global du groupe Caisse des Dépôts en faveur de la biodiversité. La Mission Economie de la Biodiversité se donne pour objectif de créer et expérimenter des outils innovants dont l'objet sera la préservation et la valorisation de la biodiversité. Les publications de la mission s'organisent autour de différents supports : les lettres d'actualité BIODIV'2050, les Cahiers de BIODIV'2050 et les contributions.

Vos lectures

Numéros spéciaux - Dossiers

« International » - Travaux - N°928 Novembre 2016. - 76p.

« [Investissement public, capital public et croissance](#) » / RAGOT (Xavier), SARACENO (Francesco) - OFCE Décembre 2016. - 130p.

Ouvrages

« L'INNOVATION SAUVERA LE MONDE Philosophie pour une planète pacifique, durable et prospère » / BOUZOU (Nicolas). – Paris : Editions Plon, 09/2016. – 252p - Prix : 14,90€

Face aux mutations du monde, Nicolas BOUZOU, essayiste spécialisé dans l'économie, prône le progressisme conservateur. Enseigner aux enfants le code informatique, mais aussi le grec et le latin ; les laisser jouer à des jeux vidéo de réalité augmentée, mais leur faire découvrir Bach et Vivaldi ; accepter les manipulations

génétiques, mais interdire à de future parents de choisir à la carte la couleur des yeux de leur bébé : c'est à partir de ces principes simples – être réformateur sur l' économie et conservateur sur les valeurs – que doivent se construire les programmes politiques alternatifs à ceux des extrêmes réactionnaires qui menacent notre civilisation occidentale. Saisir les promesses de ce nouveau monde hyper technologique et en pleine mutation qui s'ouvre aujourd'hui à nous, tout en sauvant ce qu'il y avait de meilleur dans l'ancien, est bien la seule façon de transformer l'innovation en progrès et de réconcilier les peuples avec leur avenir.

«Financer la transition énergétique » / GRANDJEAN (Alain), MARTINI (Mireille). – Paris : Editions de l'Atelier, 09.2016. – 224p. Prix : 15€

Prix 2016 Marcel Boiteux du meilleur ouvrage d'économie de l'énergie, les auteurs s'interrogent où trouver l'argent pour engager dès maintenant cette transition énergétique alors que la finance reste rivée à des obligations de rendements rapides et élevées et que les acteurs publics et privés sont lourdement endettés ? Après un diagnostic des actions à mener, Alain Grandjean et Mireille Martini proposent dans ce livre précurseur des leviers pour mobiliser à l'échelle mondiale les ressources financières nécessaires à la décarbonation de l'économie et à la construction d'infrastructures diminuant drastiquement les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Ils montrent ainsi clairement qu'agir coûte moins cher que subir.

« Economie du bien commun » / TIROLE (Jean) – Paris : PUF, 05.2016 –640p. Prix : 18 €

Le prix Nobel d'économie 2014 nous invite à partager sa passion pour cette discipline. Il défend une certaine vision de l'économie, science qui croise la théorie des faits au service du bien commun, et de l'économiste, chercheur et homme de terrain. C'est dire que le lecteur pénètre dans l'atelier d'un économiste et voyage à travers les sujets affectant notre quotidien : économie numérique, innovation, chômage, changement climatique, Europe, Etat, finance, marché...En dressant un panorama des grandes problématiques de l'économie d'aujourd'hui, Jean Tirole nous fait entrer au cœur des théories dont il est le père.

Vos colloques

Février 2017

Forum des Travaux Publics : « Réinvestissons la France »

23 février 2017. – Paris, Carrousel du Louvre (France)

Contacts et inscription :

<http://www.reinvestissonsfrance.fr/>

Mai 2017

« Sommet : Nouvelles solutions pour l'infrastructure mondiale »

24 – 26 mai 2017. – Singapour

Contacts et inscription :

Tel. + 1 415 466 2935

E-mail : info@giiconnect.com

Paul-Henri Guillot
guillotph@fnfp.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
