



Conjoncture

BILAN 2016 ET PERSPECTIVES D'ACTIVITE EN 2017

p.3

Après 8 années de crise ininterrompue, 2016 apparaît comme l'année du tournant pour les Travaux Publics. Même si le redressement de l'activité reste poussif, la plupart des indicateurs repassent progressivement au vert (tissu d'entreprises, appareil productif). Côté 2017, le début d'année démarre fébrilement en raison de conditions climatiques difficiles mais la reprise devrait se raffermir ces prochains mois.

COMMENTAIRES DES CHEFS D'ENTREPRISES : Le secteur toujours en manque de visibilité

p.7

Le redressement de l'activité reste encore erratique avec de fortes disparités par métier et une fracture territoriale croissante (zones urbaines/zones rurales). Le manque de visibilité à court, moyen et long terme encore très prégnant (volume d'appels d'offres insuffisant, des retards dans le lancement des études, annulations d'affaires,...) empêche le retour à un niveau de prix satisfaisant. Dans ce contexte, les chefs d'entreprises font part d'un certain attentisme par rapport aux résultats des élections présidentielles qui auront un impact majeur sur l'avenir du secteur.



Maîtres d'ouvrage

DOTATION DE SOUTIEN A L'INVESTISSEMENT LOCAL : Des subventions à saisir pour les collectivités

p.9

Le fonds de soutien à l'investissement public local (FSIL) a permis de soutenir 4700 projets en 2016 représentant 3,2 Md€ d'investissement. Il a été reconduit cette année et porté à 1,2 Md€ par la Loi de Finances pour 2017 (Art. 141) afin de poursuivre l'effort de relance des projets communaux et intercommunaux. Une circulaire du Ministre de l'aménagement du territoire accompagnée d'une note d'information, en date du 24, janvier précisent les projets concernés et les modalités d'obtention des subventions pour les collectivités souhaitant y faire appel.

DROITS DE MUTATION : Une recette volatile mais dynamique depuis 2014

p.14

Le produit des droits de mutation est une recette importante pour les départements mais très volatile car dépendante du secteur immobilier. Dynamique certaines années, en fort recul pendant la crise, 2008-2009 et 2012-2013, les départements ont souvent du mal à l'anticiper.

OBLIGATIONS VERTES : Un nouvel outil de financement des infrastructures ?

p.18

Les obligations vertes sont un des leviers financiers de la transition énergétique et écologique. Elles doivent permettre aux entreprises comme aux entités publiques de financer des projets, en particulier dans le domaine des infrastructures. Dans le rapport « croissance verte » de la FNTP, le besoin de financement additionnel est estimé à 8 Md€ par an pour les infrastructures nécessaires à l'atteinte des objectifs de la transition écologique en France.



Territoires & Infrastructures

INFOS CHANTIERS – 4^{ème} TRIMESTRE 2016

p.23

ELECTIONS PRESIDENTIELLES 2017: Une opportunité à saisir pour relancer l'investissement dans les infrastructures

p.28

Le 7 mai prochain le nouveau Président de la République sera désigné pour un cycle de 5 ans. Cet article propose un tour d'horizon des propositions des principaux candidats à l'élection présidentielle (Fillon, Hamon, Le Pen, Macron, Mélenchon) en matière d'infrastructures.

ELECTROMOBILITE : Une estimation des impacts économiques pour les entreprises des Travaux Publics

p.37

La loi sur la transition énergétique pour une croissance verte adoptée en août 2015 prévoit le déploiement sur le territoire métropolitain de 7 millions de points de charge pour véhicules électriques à horizon 2030, avec un objectif intermédiaire de 1 million en 2020. Cet article fait un point d'étape sur ce déploiement et en explore les enjeux économiques pour le secteur des Travaux Publics.

PLAN JUNCKER : Une prolongation du Plan d'investissement pour l'Europe

p.43

A l'occasion du discours sur l'état de l'Union, le 14 septembre 2016, le président de la Commission européenne, Jean-Claude Juncker, a ouvert la voie à la prolongation du Plan d'investissement pour l'Europe. Instrument financier du « Plan Juncker », le Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS), avait en effet été créé initialement pour une durée de trois ans, dans le but de mobiliser au moins 315 milliards d'euros d'investissements avec la plus grande participation possible du secteur privé.



Actualité documentaire

BILAN 2016 ET PERSPECTIVES D'ACTIVITE EN 2017

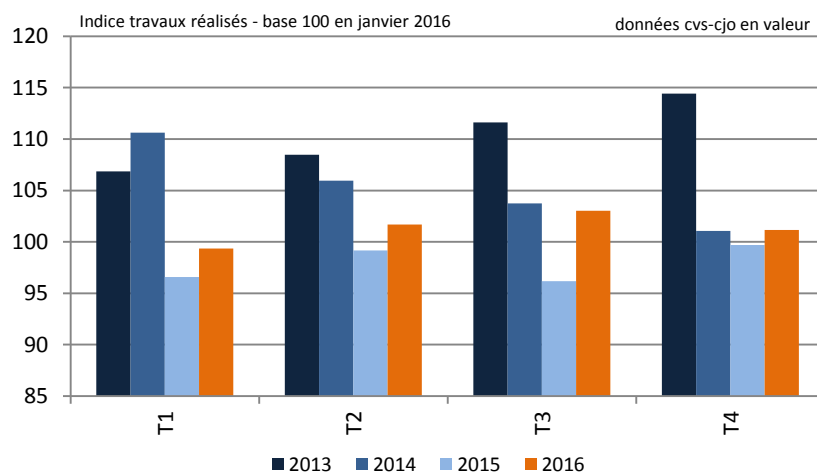
Après 8 années de crise ininterrompue, 2016 apparaît comme l'année du tournant pour les Travaux Publics. Même si le redressement de l'activité reste poussif, la plupart des indicateurs repassent progressivement au vert (tissu d'entreprises, appareil productif). Côté 2017, le début d'année démarre fébrilement en raison de conditions climatiques difficiles mais la reprise devrait se raffermir ces prochains mois.

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

Bilan 2016 : redressement du secteur des Travaux Publics Le retour à la croissance est un peu plus marqué que prévu

Malgré un 4^{ème} trimestre un peu moins dynamique que les trimestres précédents (+1,5% comparé au T4 2015), l'activité a été meilleure que prévue en 2016 avec une hausse de +3,5%. Cette amélioration, faisant suite à l'une des pires crises traversée par le secteur des Travaux Publics, est principalement portée par le secteur privé et les grands opérateurs (d'après [les résultats de l'enquête d'opinion de janvier 2017](#)).

Graphique 1 : Une inflexion de l'activité sur l'année 2016



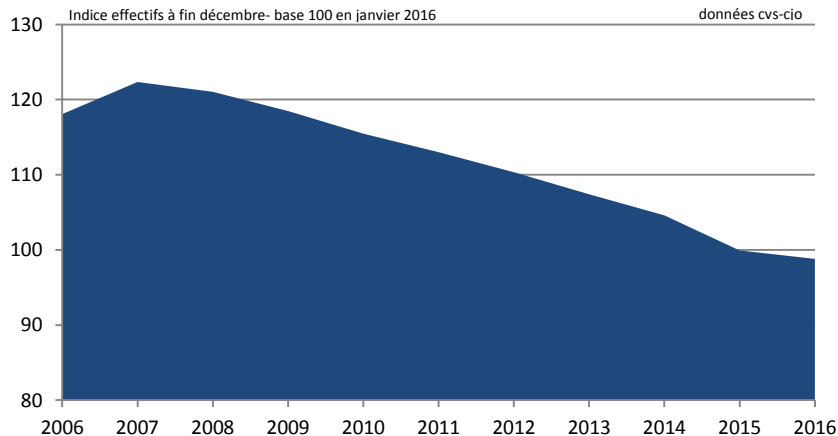
Source : Enquête mensuelle FNTF

Le niveau d'activité demeure néanmoins encore très bas (-11% par rapport au niveau d'avant-crise) compte tenu des pertes enregistrées ces dernières années.

Les effectifs sont en voie de stabilisation

Malgré les premiers infléchissements de l'activité en 2016, les pertes d'effectifs ouvriers se sont légèrement poursuivies sur les 6 premiers mois de l'année. A fin décembre 2016, le secteur compte près de 1 800 ouvriers permanents en moins par rapport à fin décembre 2015. En revanche, le nombre d'effectifs ouvriers a tendance à se stabiliser sur la fin de l'année 2016.

Graphique 2 : Effectifs ouvriers permanents en léger recul sur l'année

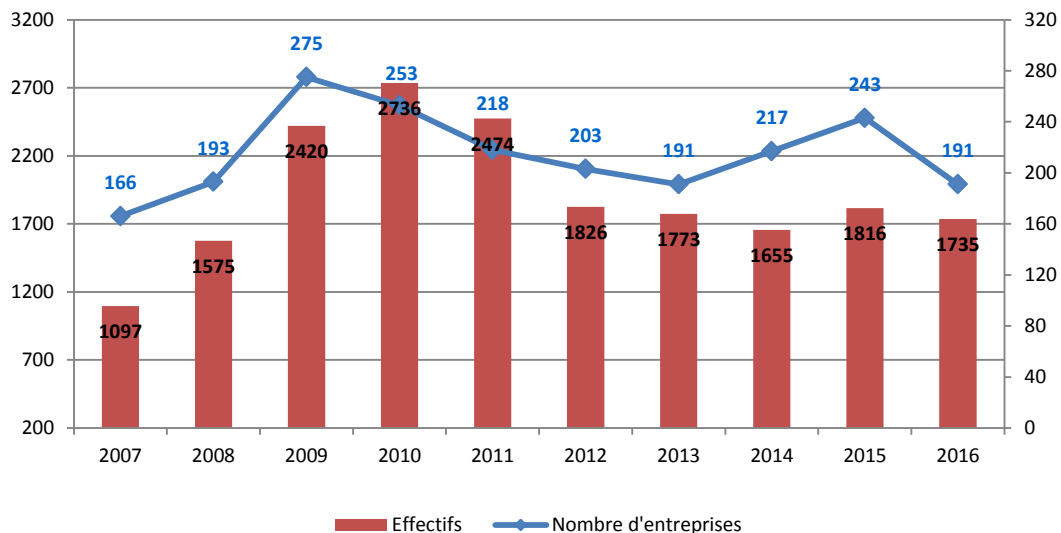


Source : Enquête mensuelle FNTF

Le nombre de défaillances diminue

En lien avec le redressement de l'activité, le nombre d'entreprises défaillantes (en liquidation ou redressement judiciaire) recule nettement en 2016 (-21% par rapport à 2015 avec 191 entreprises), d'après la caisse des congés payés. Les effectifs concernés sont également en légère baisse (-4,5% comparé à 2015) mais restent comparables aux niveaux enregistrés depuis 2012.

Graphique 3 : Un nombre d'entreprises défaillantes en recul



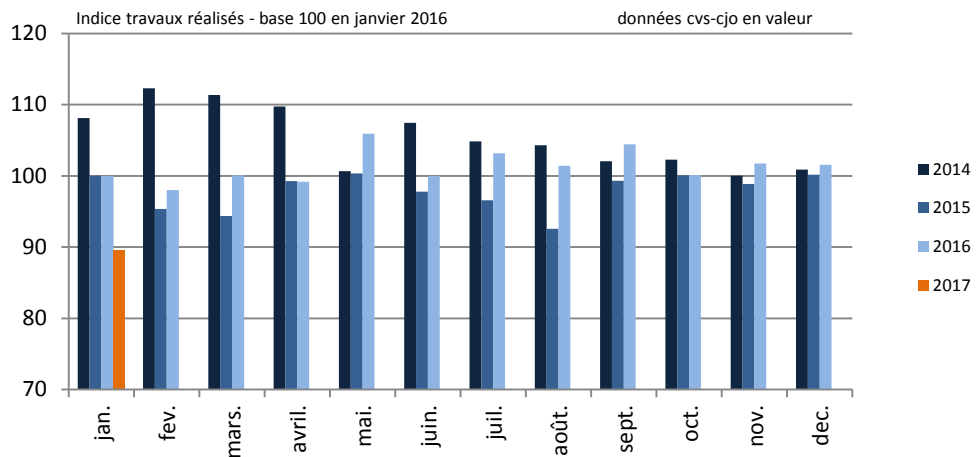
Source : CNETP

Un début d'année 2017 perturbé par les conditions climatiques difficiles

Net recul des travaux réalisés suite aux intempéries

D'après [les données provisoires de janvier 2017](#), l'activité se contracte nettement en ce début d'année (-10,4% par rapport à janvier 2016) en raison des conditions climatiques difficiles. Toute la filière a été affectée par cette vague de froid et ces intempéries, y compris la filière amont des matériaux de construction (d'après [la dernière enquête mensuelle de l'UNICEM](#)).

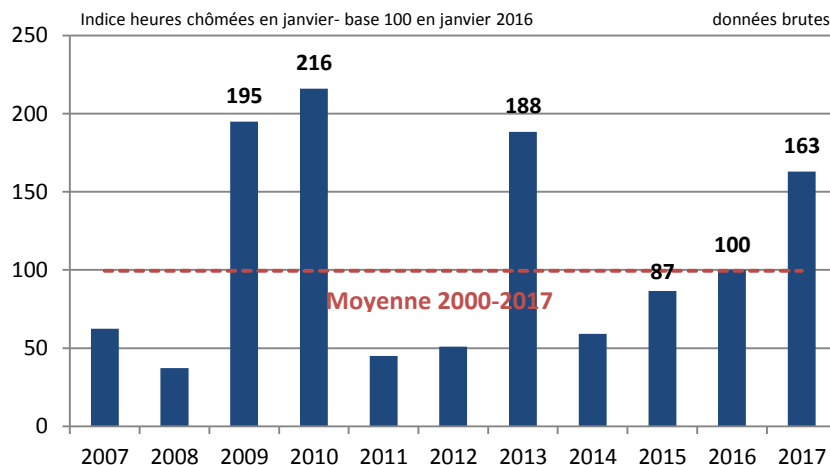
Graphique 4 : Un niveau d'activité en janvier 2017 au plus bas



Source : enquête mensuelle FNTP

Preuve des conséquences du climat sur l'activité, les heures chômées au titre du « chômage intempéries » sont supérieures en janvier 2017 de +63% à la moyenne constatée sur la période 2000-2017 en janvier et sont 12 fois plus élevées qu'en décembre.

Graphique 5 : Explosion des heures chômées déclarées au titre du « chômage intempéries »



Source : enquête mensuelle FNTP

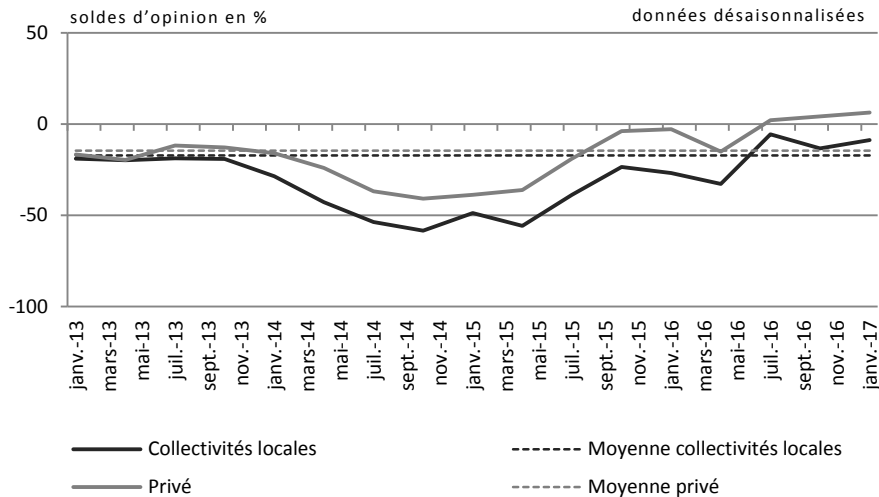
Forte chute du volume total d'heures travaillées

En lien avec le net recul de l'activité en janvier 2017, le volume total d'heures travaillées diminue fortement (-9,1% comparé à janvier 2016) suite à une baisse marquée des heures travaillées par les ouvriers permanents (-14,4% par rapport à janvier 2016).

Les perspectives d'activité demeurent néanmoins encourageantes Le 1^{er} trimestre 2017 reste bien orienté

Selon [les entrepreneurs de Travaux Publics interrogés en janvier 2017](#), l'activité continuerait de progresser au 1^{er} trimestre 2017 portée principalement par le secteur privé (inclus les grands opérateurs) mais aussi plus modestement par le secteur public. Les soldes d'opinion sur l'activité future se situent au-dessus de leur moyenne de longue période.

Graphique 6 : Léger optimisme des chefs d'entreprises

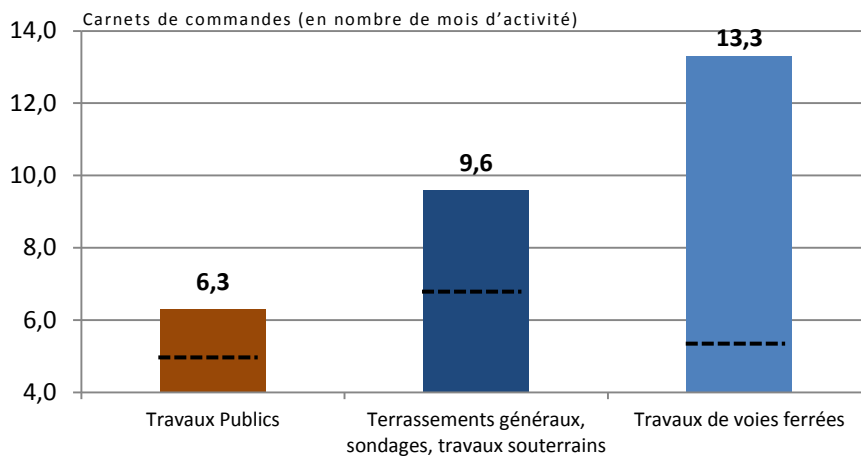


Source : enquête d'opinion INSEE/FNTP

Les carnets de commandes se garnissent grâce aux grands projets

En janvier 2017, les carnets de commandes semblent mieux orientés par rapport au trimestre précédent et atteignent 6,3 mois d'activité au niveau national contre 5,4 en moyenne de longue période. Or, cette nette progression est surtout portée par le projet du Grand Paris et quelques autres opérations de taille significative dans certaines régions (plan de relance autoroutier, transports en commun...). Ainsi, les niveaux de carnets de commandes pour les travaux de voies ferrées et de terrassements, travaux souterrains dépassent très nettement leur moyenne de longue période. Cette tendance masque ainsi une amélioration plus timorée pour les autres spécialités.

Graphique 7 : Des carnets de commandes plus ou moins garnis selon les métiers



Source : FNTP

Conclusion

Malgré un début d'année morose, la reprise d'activité devrait se poursuivre en 2017. Le Grand Paris commence à avoir un impact significatif sur l'activité et le retour de l'investissement espéré pour le bloc communal pourrait aussi devenir perceptible (cf. Etude de S&P Global « [Collectivités locales françaises : l'heure de la relance de l'investissement ?](#) »). Quant aux perspectives d'activité à moyen terme, les résultats des élections présidentielles seront déterminants. Source d'attente et d'incertitude, ces élections constituent également une opportunité à saisir pour relancer l'investissement dans les infrastructures au niveau national et réduire la fracture territoriale (cf. Dossier Economique n° 156 Présidentielle).

Madleen FALH
falhm@fnfp.fr

Tel : 01-44-13-32-02

COMMENTAIRES DES CHEFS D'ENTREPRISES : Le secteur toujours en manque de visibilité

Le redressement de l'activité reste encore erratique avec de fortes disparités par métier et une fracture territoriale croissante (zones urbaines/zones rurales). Le manque de visibilité à court, moyen et long terme encore très prégnant (volume d'appels d'offres insuffisant, des retards dans le lancement des études, annulations d'affaires,...) empêche le retour à un niveau de prix satisfaisant. Dans ce contexte, les chefs d'entreprises font part d'un certain attentisme par rapport aux résultats des élections présidentielles qui auront un impact majeur sur l'avenir du secteur.

NB : Ces observations sont extraites de [l'enquête d'opinion de janvier 2017](#).

Activité, obstacles à la production et perspectives des Travaux Publics

- « On constate depuis 6 mois une réelle reprise d'activité côté canalisations suite à la mise en place des nouvelles structures de maître d'ouvrage (communautés d'agglomérations, etc...). Cependant, les niveaux des prix ne sont pas encore satisfaisants. »
- « Peu ou pas d'opérations importantes TP en Côte d'Or (21) notamment en terrassements. L'absence de grands chantiers perdure. L'activité côté travaux routiers reste conforme à la « norme basse » de ces dernières années. Les logements publics et privés reviennent à un niveau d'activité « normal » et aucun investissement industriel. »
- « Baisse significative du carnet de commandes. Nous espérons que le Grand Paris va inverser cette tendance. »
- « Même constat que précédemment sur la disparité zones urbaines/zones rurales. Globalement, 2016 aura été mieux orientée que l'année 2015 et les perspectives d'activité pour 2017 nous incitent à stabiliser notre effectif. Nous n'envisageons pas de grandes campagnes de recrutement d'autant plus que les 3 premiers mois de 2017 laissent présager des « trous » d'activité significatifs et le recours probable à l'activité partielle. »
- « Année forte de reports ou annulations d'affaires. Très compliqué à anticiper d'où une activité générale en baisse et en dents de scie. »
- « Pas de perspectives sur du court ou moyen terme et aucune perspective à long terme. Cela a pour conséquence des prix anormalement bas. »
- « Gros ralentissement de l'investissement suite à la prise des compétences (eau, assainissement, voirie) par les métropoles ou les communautés de communes. »
- « Prix toujours bas pour les appels d'offres. Le volume d'appels d'offres est insuffisant (transfert de compétences entre collectivités, indécision,...). Cela entraîne du retard dans le lancement des chantiers et des études. Attention également à la hausse des prix des matières premières et du carburant ces derniers mois. »
- « La France retient son souffle. L'élection présidentielle conditionne tellement de choses que beaucoup de collectivités ont décidé d'attendre. Que dire de la loi NOTRe qui a bloqué une partie du monde rural. »
- « L'activité n'est pas linéaire. Beaucoup de projets lancés pour début 2017 d'où des difficultés à répondre aux offres. Cela est suivi par des creux au cours de l'année et des effectifs inoccupés. »
- « Peu d'appels d'offres auxquels le secteur peut répondre et le peu de dossiers qui sortent sont à des prix très bas. La vision est compliquée même si depuis 2/3 mois on sent une légère hausse d'études et de commandes... »

« Nous remarquons que le nombre d'offres sorti dans l'année est équivalent à celui de 2015 cependant l'importance des affaires est moitié moindre. Le nombre d'affaires obtenu n'est plus d'1/10 mais d'1/20. »

« Il faut des marchés de travaux. Est-ce que le prochain président de la République élu en mai 2017 mettra bien en place (et très rapidement) ses engagements ? »

« Carnets de commandes très faibles pour la période. Le premier trimestre sera très compliqué. Nous sommes en attente de la sortie des budgets des intercommunalités et des communes. Il y a très peu de commande privée. »

« Nous avons une forte activité tant privée que publique. Reprise de l'économie et bousculement dans le second cycle des mandats municipaux avec le début des réalisations des projets. »

« Côté marchés publics, il n'y a pas ou peu de consultations en région. Du côté des marchés privés, les consultations sont stables mais on constate une baisse des prix. »

« Quelques dossiers d'appels d'offres de septembre à novembre suivi d'un calme plat en décembre. Il y a donc une visibilité sur 2 mois puis après le « brouillard ». »

« Activité de plus en plus en dents de scie : rien l'hiver, beaucoup l'été donc les embauches de CDI sont impossibles. »

« Les délais de réalisation ont tendance à se raccourcir. »

« Reprise de l'activité constatée. Un carnet de commandes confortable pour ce début d'année mais toujours avec des prix de vente trop bas. »

« Un léger regain dans les appels d'offres mais la concurrence reste très rude. Les prix ne remontent toujours pas. Beaucoup de dossiers doivent sortir dans les prochains mois. »

« De septembre à novembre, l'activité a permis de faire travailler un peu plus de matériel donc un peu d'intérimaires que ces 3 dernières années sur la même période. Le rythme établi de façon définitive à mon avis d'une saisonnalité de 3 mois nuls/3 mois faibles/3 mois « normaux » mais amputés des congés/3 mois dynamiques. Ce rythme ne permet pas de financer des investissements et des encadrants...Investir engendre des risques élevés. »

« Recrutement difficile en raison de la spécificité du métier et de ses contraintes. Cela est un frein au développement. »

« La commande publique en Lorraine est dramatiquement faible ce qui génère une très forte guerre des prix. Au lieu de se simplifier, les marchés publics se sont complexifiés à un niveau jamais atteint. »

« Il semblerait qu'il y ait une augmentation des appels d'offres publics. La clientèle privée a repris confiance. »

« Relativement aux marchés publics, il y a peu de visibilité et la concurrence est accrue. »

Prix, délais de paiement et trésorerie

« Le niveau de prix reste dramatiquement bas. Les délais de paiements ne sont pas respectés par nos clients (publics et privés). »

« Les prix sont très bas et les élections présidentielles arrivant à grand pas ne vont pas arranger la situation. »

« Toujours des prix très bas, il n'y a pas encore de moyen de remonter le niveau des prix car le volume des travaux n'est toujours pas en hausse. »

« Les prix sont très bas face à une faible commande publique. Les chantiers dès qu'ils sont attribués ont du mal à démarrer. »

« Malgré un sentiment de « relance », la guerre des prix n'a jamais été aussi dure que durant cette fin d'année. »

« Les marchés publics et privés sont traités trop bas, nous ne pouvons pas investir convenablement pour remplacer le matériel. Le parc vieillit et nous ne pouvons le remplacer. »

« Les délais cachés sont importants. »

« L'activité semble repartir, les prix ne remontent pas pour autant. »

DOTATION DE SOUTIEN A L'INVESTISSEMENT LOCAL : Des subventions à saisir pour les collectivités

Le fonds de soutien à l'investissement public local (FSIL) a permis de soutenir 4700 projets en 2016 représentant 3,2 Md€ d'investissement¹. Il a été reconduit cette année et porté à 1,2 Md€ par la Loi de Finances pour 2017 (Art. 141) afin de poursuivre l'effort de relance des projets communaux et intercommunaux. Une circulaire² du Ministre de l'aménagement du territoire accompagnée d'une note d'information en date du 24 janvier précisent les projets concernés et les modalités d'obtention des subventions pour les collectivités souhaitant y faire appel.

Projets et communes concernés

Pour 2017, cette dotation de soutien se compose de trois enveloppes distinctes. La troisième enveloppe correspond à la hausse de la DETR de 380 M€ par rapport à son niveau « normal » observé jusqu'en 2014 de 616 M€ ce qui porte cette dotations à environ 1 Md€. Les règles d'attribution de la DETR seront précisées dans une circulaire ultérieure. Cet article se concentre donc sur les deux premières enveloppes de 600 M€ et 216 M€.

Enveloppe de 600 M€	Enveloppe de 216 M€	Enveloppe de 380 M€
Grandes priorités d'investissement définies par l'Etat, les communes et les intercommunalités	Soutien aux mesures prévues dans les contrats de ruralité	DETR portée à 1 Md€ (380 M€ de + par rapport à son niveau de 2014)

En cas de difficulté dans l'application de l'instruction, les personnes à contacter sont les suivantes :

DGCL

Sous-direction des finances locale et de l'action économique - Bureau des concours financiers de l'Etat

Terrence NGUEMA MOZO'O - 01 40 27 34 84

terrence.nguema-mozoo@interieur.gouv.fr

CGET

Pour les contrats de ruralité

Direction du développement des capacités des territoires - Pôle des systèmes territoriaux

Philippe MATHERON - 01 85 58 62 74

philippe.matheron@cgt.gouv.fr

Pour les pactes Etats-Métropoles

Mission contractualisation et partenariats territoriaux

Marie ABOULKER - 01 85 58 60 08

marie.aboulker@cget.gouv.fr

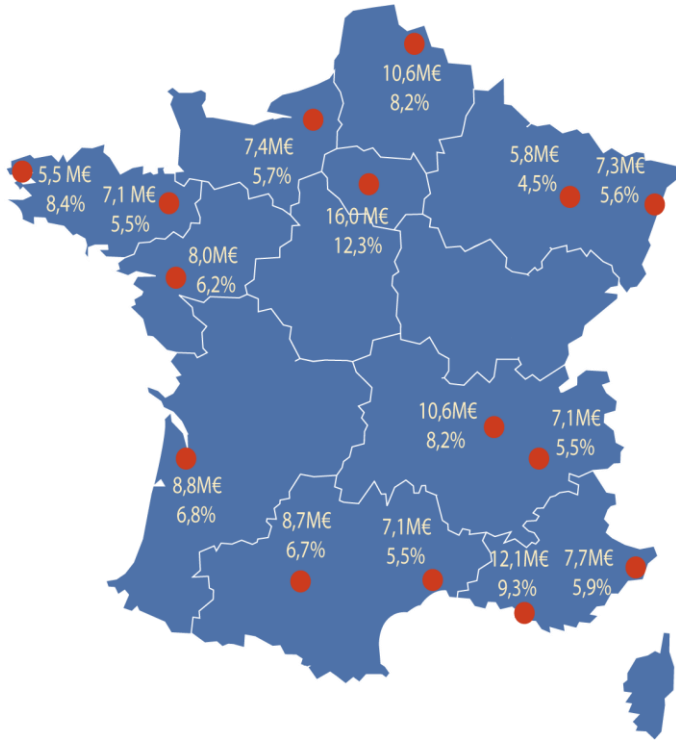
¹ **Bilan 2016 du Ministère de l'aménagement du territoire**

² **La circulaire accompagnée de la note d'information sur les modalités de la dotation de soutien pour 2017**

	Objectifs	Bénéficiaires	Projets	Opérations	Demande faite par	
1 ^{ère} enveloppe 600 M€	Part 1 130 M€	Projets des pactes métropolitains	- 15 métropoles - Autres maîtres d'ouvrage figurant dans les contrats <i>Répartition carte 1</i>	Opérations destinées au développement des métropoles inscrites dans le contrat signé entre le représentant de l'Etat et le président de la Métropole.	- Opérations d'investissement - Par dérogation, dépenses de fonctionnement non récurrentes (Etudes préalables) limitées à 15%	Le président le métropole ou la maître d'ouvrage désigné dans le contrat Etat-métropole
	Part 2 440 M€	Grandes priorités nationales d'investissement	- Communes - EPCI à fiscalité propre - Métropoles <i>Répartition carte 2</i>	- Rénovation thermique - Transition énergétique - Développement des énergies renouvelables - Mise aux normes et sécurisation des équipements publics - Infrastructures de mobilité - Infrastructures en faveur de la construction de logements - Numérique et téléphonie mobile - Hébergements et équipements publics	- Opérations d'investissement uniquement	Le maire ou le président de l'EPCI ayant la maîtrise d'ouvrage
	Part 3 30 M€	Grandes priorités d'aménagement 20 M€ pour abonder les contrats de métropoles 10 M€ pour d'autres projets d'intérêt national	- Communes - EPCI à fiscalité propre - Métropoles - Autres maîtres d'ouvrage figurant dans les contrats entre l'Etat et les métropoles	Idem ci-dessus	- Opérations d'investissement - Par exception, dépenses de fonctionnement non récurrentes	Le maire, le président d'EPCI, le président de la métropole et/ou le maître d'ouvrage désigné par le contrat
2 ^{ème} enveloppe 216 M€	Co financement de la 1 ^{ère} génération des « contrats de ruralité »	- Pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR) - Communes et EPCI membres d'un PETR - EPCI ayant signé un contrat de ruralité <i>Répartition carte 3</i>	Actions destinées à : - Favoriser l'accessibilité des services publics et des soins - Développer l'attractivité du territoire - Stimuler l'activité des bourgs-centres - Développer le numérique et la téléphonie mobile	- Opérations d'investissement - Dépenses de fonctionnement non récurrentes (Etudes préalables) limitées à 15%	Le président du PETR, le président de l'EPCI ou le maire de la commune ayant la maîtrise d'ouvrage	

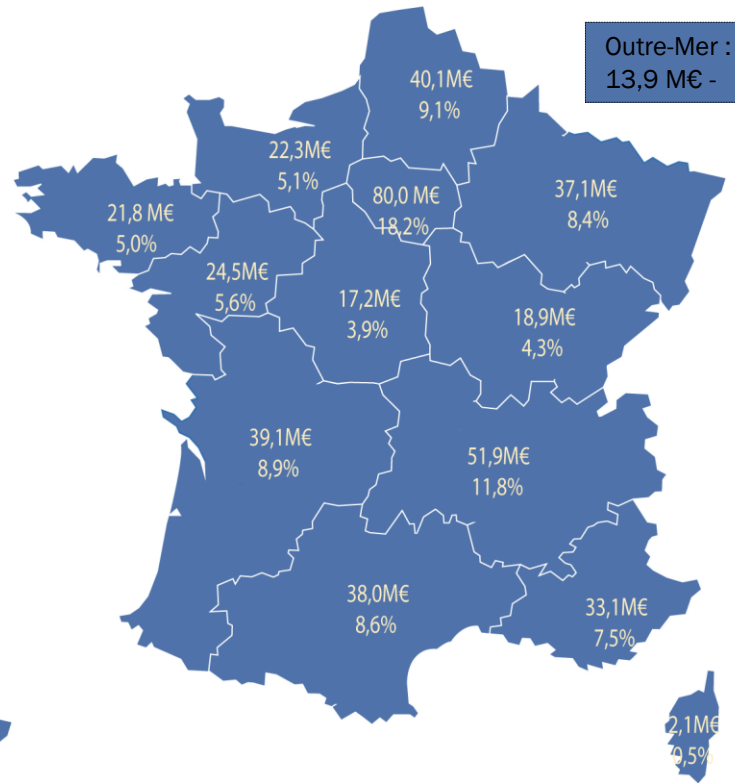
Répartition des enveloppes par métropole et par région

Carte 1 : Enveloppe de 130 M€
(Projets des pactes métropolitains)



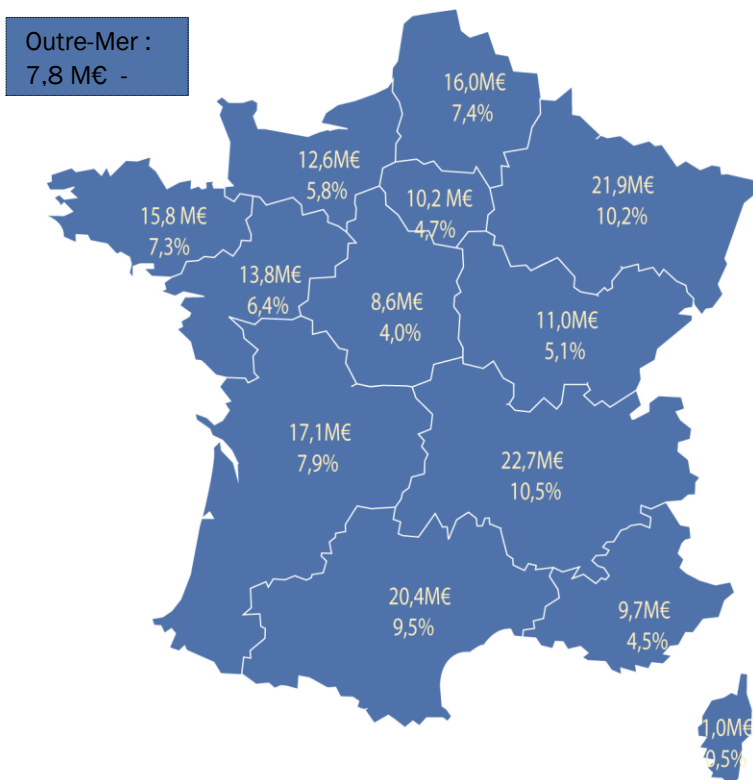
+20 M€ de la part 3 répartis sur proposition du ministre et notifiés aux préfets

Carte 2 : Enveloppe de 440 M€
(Investissements prioritaires)



Outre-Mer : 13,9 M€ -

Carte 3 : Enveloppe de 216 M€
(Projets des contrats de ruralité)



27 M€ sont non ventilés pour mise en réserve de précaution et répartition ultérieure

Les consignes données aux Préfets

Son rôle

C'est le Préfet de région qui a la charge d'organiser les modalités de recueil et de sélection des dossiers envoyés par les collectivités. C'est donc lui qui les renseigne sur les modalités de l'appel à projets, sur le suivi de l'instruction et sur la sélection des projets.

Dans un souci de proximité les préfets de départements peuvent éventuellement procéder à une présélection des dossiers.

Consignes spécifiques pour l'enveloppe de 216 M€

L'enveloppe de 216 M€ est notifiée aux préfetures de région qui s'entendent avec chacun des départements sur les modalités de répartition. Certains éléments sont à prendre en compte : existence et nombre de contrats de ruralité (dont la signature peut intervenir jusqu'au 30 juin 2017), nature des plans d'actions, caractéristiques socio-économiques des départements etc.

Enfin, les projets sélectionnés doivent présenter une maturité suffisante et doivent pouvoir être rapidement engagés. Le but est qu'il y ait un effet significatif sur l'investissement local à court terme.

Instruction et suivi des dossiers

Pour l'instruction des dossiers, le Préfet sollicitera les avis techniques des services de l'Etat concernés et de l'antenne régionale de la Caisse des Dépôts et Consignations qui développe un appui spécifique sur la revitalisation des bourgs-centres. Il informe l'administration centrale sur les projets retenus, les montants engagés et les crédits de paiements mandatés pour pouvoir faire un bilan par enveloppe. Enfin, il transmettra à la DGCL et au Commissariat Général à l'Egalité des Territoires (CGET) un 1^{er} recensement au 30 mars et des recensements complémentaires au 30 juin et au 30 septembre.

Les modalités d'instruction

La constitution du dossier

Pièces à fournir pour toute demande	Pièces supplémentaires	
	Dans le cas de travaux	Dans le cas d'acquisitions immobilières
<ul style="list-style-type: none">- Note explicative précisant l'objet de l'opération, les objectifs, sa durée, son coût et le montant de la subvention sollicitée- Délibération du conseil municipal ou communautaire adoptant l'opération et les modalités de financement- Plan de financement prévisionnel- Devis descriptif détaillé- Echancier de réalisation de l'opération et des dépenses	<ul style="list-style-type: none">- Document précisant la situation juridique des terrains et immeubles- Plan de situation, plan de masse des travaux- Programme détaillé des travaux- Dossier d'avant-projet	<ul style="list-style-type: none">- Plan de situation, plan cadastral- Titre de propriété et la justification de son caractère onéreux

Plus généralement, au-delà de ces pièces citées, le Préfet peut demander une pièce qui ne figure pas dans la liste, et la commune ou l'intercommunalité peut également joindre tout document d'aménagement qui lui paraît nécessaire (SCOT, PLU...)

Instruction des demandes

Une fois l'ensemble des pièces reçues, la préfecture a 2 mois pour déterminer le caractère complet du dossier. En l'absence de réponse au bout de 2 mois, le dossier est réputé complet.

En principe, le démarrage de l'opération n'intervient qu'après cette étape mais il y a tout de même des exceptions pour les investissements urgents. L'éventuel bénéficiaire doit formuler une demande de dérogation avant le commencement de l'opération. L'accord d'une dérogation n'assure cependant pas de l'octroi d'une subvention.

Si une collectivité a déjà déposé un dossier pour obtenir une subvention dans le cadre du fonds de soutien à l'investissement lancé en 2016 et que ce dossier, éligible, n'a pas été retenu, il est possible pour cette collectivité de candidater à nouveau suivant une procédure simplifiée. Il lui suffira, par courrier simple, de signifier au représentant de l'Etat le renouvellement de la demande sur un dossier rigoureusement identique.

Subvention : montant et délais

Dépense subventionnable	Taux de subvention	Cumul des subventions	Plafonnement des aides publiques
Montant hors taxe de l'opération retenue	A l'appréciation du Préfet. Le maître d'ouvrage doit assurer un minimum de 20% ou 30% du financement selon les cas (30% si la collectivité est chef de file de la compétence dont relève l'investissement)	Cumul possible (DETR, autre enveloppe du fonds...)	Maximum 80% de l'opération sauf dérogation (rénovation urbaine, rénovation de monument protégé, réparation de dégâts causés par des calamités publiques...)

Délais de commencement	Délais d'achèvement	Etalement des crédits de paiement
Dans les 2 ans suivant la notification de la subvention (+1 année supplémentaire)	4 ans	La totalité des autorisations d'engagement doit être engagée avant le 31/12/2017 et la totalité des crédits de paiement doit être consommée avant fin 2020



1,2 Md€ d'AE sur 4 ans 169 M€ de CP sur 2017

Versement de la subvention	3 cas de reversement de la subvention
Avance de 5% possible , versement d'acomptes en fonction de l'avancement des travaux. Pour le versement des acomptes et du solde, production de pièces justificatives (factures, état récapitulatif détaillé)	<ul style="list-style-type: none"> - Objet de la subvention modifié sans autorisation, - Dépassement du plafond de 80% d'aides publiques, - Non réalisation de l'opération dans les 4 ans.

Conclusion

Le soutien des investissements du bloc communal par l'Etat accompagnera une phase plus favorable du cycle électoral. Après 2 années de forte baisse en 2014 et 2015 et une légère reprise en 2016, l'investissement du bloc communal devrait croître significativement en 2017 (+4,7% selon les estimations de la Banque Postale basées sur les données du PLF 2017). Il revient toutefois aux communes, EPCI et métropoles d'être les acteurs de cette reprise et de lancer les projets dont les territoires ont besoin.

Si l'enveloppe du fonds de soutien 2016 a été principalement utilisée pour des projets de bâtiment (rénovations thermiques, mises aux normes...) des projets de Travaux Publics sont aussi éligibles à ces subventions dans le domaine de la mobilité, de l'aménagement urbain ou des infrastructures énergétiques et numériques.

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

DROITS DE MUTATION : Une recette volatile mais dynamique depuis 2014

Le produit des droits de mutation est une recette importante pour les départements mais très volatile car dépendante du secteur immobilier. Dynamique certaines années, en fort recul pendant la crise, 2008-2009 et 2012-2013, les départements ont souvent du mal à l'anticiper.

Éléments de cadrage

Les droits de mutation à titre onéreux (DMTO), aussi appelés droits d'enregistrement, sont les taxes que perçoit le notaire au moment d'un achat immobilier, pour le compte de l'Etat et des collectivités locales. L'Etat, les départements et les communes en reçoivent chacun une part.

Méthodologie

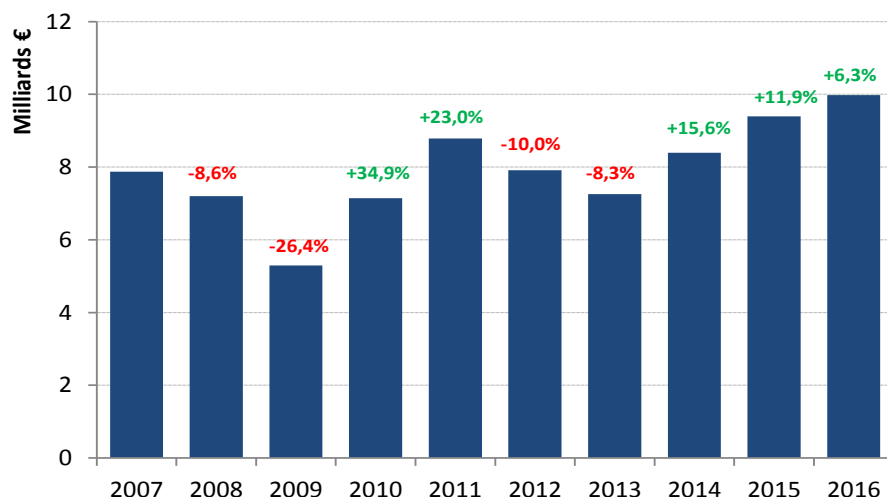
Les droits actuellement perçus au titre d'un département sont obtenus en additionnant :

- l'assiette du régime de droit commun multipliée par le taux indiqué en fonction de la période,
- l'assiette du régime dérogatoire multipliée le taux indiqué en fonction de la période,
- et l'assiette des inscriptions d'hypothèques multipliée par 0,70%.

Part département	Régime de Droit commun	Régime dérogatoire	Inscription d'hypothèque
Avant 2011	3,60%	0,60%	0,70%
En 2011, 2012, 2013	3,80%	0,66%	0,70%
A partir de 2014	4,50%	0,66%	0,70%

Evolution et comparaisons

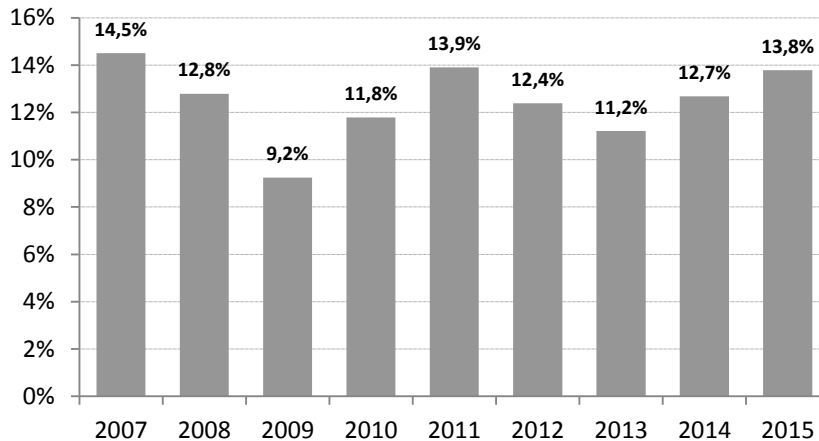
Graphique 1 : Evolution du produit des DMTO perçu par les départements



Source : CGEDD

Entre 2014 et 2016, le produit des droits de mutation perçu par les départements s'est situé entre 8 et 10 Md€. Il faut rapprocher cette somme de l'ensemble des recettes de fonctionnement des départements qui s'élevaient à 68 Md€ en 2015. Cette année-là les droits de mutation ont représenté 13,3% de leurs recettes de fonctionnement. Depuis 2010, cette part a varié de 11% à 14%.

Graphique 2 : Evolution de la part des DMTO dans les recettes de fonctionnement des départements



Sources : CGEDD et DGFIP

En 2016, pour la première fois, le montant des DMTO sera légèrement supérieur à ce que perçoivent les départements au titre de la Dotation Globale de Fonctionnement (DGF). Cette dernière va passer sous le seuil des 10 Md€ (9,69 Md€) alors que les DMTO, en hausse de plus de 6%, vont les approcher (9,97 Md€).

Entre 2014 et 2016, la hausse des DMTO a été une bonne nouvelle pour les départements. Elle a même été sous-évaluée par les départements puisque la progression attendue dans les budgets primitifs 2014 était de 7,5% et celle de 2015 de 5,3%. Cela leur a permis, d'une certaine manière, de compenser totalement ou en partie la perte de DGF. En 2015 cette baisse a été d'environ 1,06 Md€ alors le gain de DMTO a été d'1 Md€.

Pourtant la hausse des droits de mutation est soumise à des incertitudes car le marché immobilier n'est pas à l'abri d'un repli. En parallèle, il paraît peu réaliste d'envisager une hausse des dotations de l'Etat. Le poids croissant d'une recette volatile pourrait donc avoir des conséquences néfastes sur les finances départementales, d'autant plus qu'une éventuelle baisse des DMTO n'aura pas été anticipée.

Conclusion

Les DMTO sont ainsi, en dehors des impôts locaux, une des principales recettes de fonctionnement des départements. Toutefois il s'agit d'une recette instable et les gains acquis en période d'expansion du marché immobilier ne peuvent pas être considérés comme pérennes. Si depuis 3 ans les DMTO ont permis de compenser en partie la baisse des dotations, une nouvelle période de crise et de recul des transactions immobilières associée à une stagnation voire une baisse des dotations de l'Etat pourrait avoir des conséquences dramatiques sur les finances départementales. Une réflexion pourrait peut-être être menée pour accroître la part de recettes dynamiques sur le modèle des régions qui se verront attribuer en 2018 une part de TVA en remplacement de la DGF.

A noter enfin que les communes perçoivent également une partie du produit des DMTO, cela représente environ 2,3 Md€ de recettes en 2015 soit environ 2,9% de leurs recettes de fonctionnement totales.

Tableau annexe : Droits de mutation par département entre 2013 et 2016

<i>En millions €</i>	2013	2014	2015	2016	2014-2015	2015-2016
Ain	71,3	72,0	82,1	88,1	14%	7%
Aisne	26,7	31,7	34,7	34,8	9%	0%
Allier	20,1	22,4	25,7	25,2	15%	-2%
Alpes-de-Haute-Provence	16,2	18,8	19,4	21,0	3%	8%
Hautes-Alpes	17,7	20,5	24,9	22,7	22%	-9%
Alpes-Maritimes	289,2	327,2	364,9	369,0	12%	1%
Ardèche	23,1	26,7	29,0	30,9	9%	7%
Ardennes	12,9	15,2	16,1	16,2	6%	0%
Ariège	9,8	11,2	12,1	13,2	8%	9%
Aube	20,4	22,7	27,7	28,5	22%	3%
Aude	34,1	39,9	44,9	46,6	13%	4%
Aveyron	16,2	18,5	20,9	22,0	13%	5%
Bouches-du-Rhône	244,6	280,0	310,3	337,8	11%	9%
Calvados	67,7	81,5	94,9	100,7	16%	6%
Cantal	7,5	9,1	9,1	10,3	0%	13%
Charente	23,7	25,3	28,9	29,4	15%	1%
Charente-Maritime	85,4	93,9	111,4	122,4	19%	10%
Cher	18,3	22,9	22,1	24,8	-3%	12%
Corrèze	13,9	16,2	17,7	18,9	9%	7%
Corse-du-Sud	20,2	25,1	27,3	31,7	9%	16%
Haute-Corse	14,8	17,6	17,1	21,6	-3%	26%
Côte-d'Or	58,9	56,6	64,0	65,0	13%	2%
Côtes-du-Nord	44,6	54,0	59,6	65,6	10%	10%
Creuse	5,1	5,8	6,0	6,9	3%	15%
Dordogne	32,1	35,2	40,1	42,5	14%	6%
Doubs	42,6	49,3	54,5	54,5	11%	0%
Drôme	49,0	51,5	59,4	60,8	15%	2%
Eure	43,5	50,2	54,7	58,1	9%	6%
Eure-et-Loir	35,5	38,2	42,4	45,6	11%	8%
Finistère	73,1	86,0	97,7	99,5	14%	2%
Gard	70,1	82,2	91,4	96,6	11%	6%
Haute-Garonne	148,8	174,7	190,5	207,1	9%	9%
Gers	14,1	15,7	17,4	19,8	11%	14%
Gironde	209,4	236,9	289,1	320,2	22%	11%
Hérault	141,2	160,1	174,6	190,6	9%	9%
Ille-et-Vilaine	97,3	111,9	128,3	139,2	15%	8%
Indre	12,0	13,5	13,4	13,7	-1%	2%
Indre-et-Loire	55,9	60,1	71,7	72,7	19%	1%
Isère	124,9	146,3	156,6	164,0	7%	5%
Jura	16,8	19,9	22,1	22,6	11%	2%
Landes	44,0	51,5	57,5	63,1	12%	10%
Loir-et-Cher	24,6	26,5	30,0	32,4	13%	8%
Loire	57,9	56,3	61,2	64,7	9%	6%
Haute-Loire	12,7	14,8	16,9	16,9	14%	0%
Loire-Atlantique	151,0	181,8	208,0	227,7	14%	9%
Loiret	58,4	66,6	71,9	71,3	8%	-1%
Lot	12,4	13,7	16,3	17,1	19%	4%
Lot-et-Garonne	23,1	25,9	30,3	30,9	17%	2%
Lozère	3,9	4,3	4,8	4,3	11%	-10%
Maine-et-Loire	57,4	66,6	80,1	80,5	20%	1%
Manche	33,2	38,9	45,6	46,3	17%	2%
Marne	45,0	52,1	60,2	63,2	16%	5%
Haute-Marne	7,5	8,9	10,0	9,9	12%	-1%
Mayenne	18,2	21,3	23,5	25,3	10%	7%

<i>En millions €</i>	2013	2014	2015	2016	2014-2015	2015-2016
Meurthe-et-Moselle	51,9	64,9	66,3	72,1	2%	9%
Meuse	9,2	9,5	11,1	10,9	17%	-2%
Morbihan	73,2	87,1	100,7	109,1	16%	8%
Moselle	64,9	74,0	78,3	78,2	6%	0%
Nièvre	11,7	14,7	13,8	15,1	-6%	10%
Nord	213,0	238,5	271,6	284,4	14%	5%
Oise	71,1	81,1	88,2	94,5	9%	7%
Orne	16,1	17,3	19,8	19,7	15%	0%
Pas-de-Calais	92,5	102,9	113,6	126,2	10%	11%
Puy-de-Dôme	50,0	59,5	68,6	64,8	15%	-6%
Pyrénées-Atlantiques	80,0	96,4	100,1	116,2	4%	16%
Hautes-Pyrénées	16,3	18,3	20,2	23,2	10%	15%
Pyrénées-Orientales	56,5	66,3	70,1	74,1	6%	6%
Bas-Rhin	87,3	98,7	102,7	113,0	4%	10%
Haut-Rhin	50,1	62,6	63,4	68,9	1%	9%
Rhône	242,7	290,0	308,9	343,1	7%	11%
Haute-Saône	11,8	13,6	15,5	15,4	13%	-1%
Saône-et-Loire	36,1	36,6	42,1	42,4	15%	1%
Sarthe	35,7	40,7	45,8	51,9	12%	13%
Savoie	73,9	84,0	88,3	87,8	5%	-1%
Haute-Savoie	148,3	166,8	189,1	204,1	13%	8%
Paris	791,5	990,5	1050,8	1101,5	6%	5%
Seine-Maritime	95,5	112,3	123,4	123,2	10%	0%
Seine-et-Marne	148,7	179,8	208,8	217,4	16%	4%
Yvelines	225,9	268,0	284,4	310,4	6%	9%
Deux-Sèvres	21,9	25,4	27,8	29,3	9%	6%
Somme	35,9	42,0	48,8	49,7	16%	2%
Tarn	26,2	30,6	34,6	34,5	13%	0%
Tarn-et-Garonne	19,1	21,4	24,0	24,8	12%	4%
Var	216,0	243,8	272,9	285,0	12%	4%
Vaucluse	63,9	71,5	80,5	85,9	13%	7%
Vendée	66,4	77,7	87,4	97,2	13%	11%
Vienne	31,2	32,0	38,3	38,8	20%	1%
Haute-Vienne	23,7	26,5	28,6	31,1	8%	9%
Vosges	20,0	21,8	24,0	25,4	10%	6%
Yonne	22,4	24,8	29,5	28,7	19%	-3%
Territoire-de-Belfort	9,7	10,5	11,8	12,3	12%	4%
Essonne	146,0	167,6	188,5	200,2	12%	6%
Hauts-de-Seine	395,6	436,6	560,4	604,0	28%	8%
Seine-St-Denis	145,9	166,5	188,7	210,7	13%	12%
Val-de-Marne	178,9	213,8	243,9	260,1	14%	7%
Val-d'Oise	131,5	146,8	171,6	176,3	17%	3%
Guadeloupe	13,4	16,7	19,0	20,0	14%	5%
Martinique	14,1	15,4	19,1	18,9	24%	-1%
Guyane	6,4	8,1	7,8	7,5	-4%	-3%
Réunion	37,0	43,6	46,6	50,9	7%	9%
FRANCE ENTIERE	7 257	8 393	9 391	9 973	12%	6%

Source : CGEDD

Seuls 4% des départements ont enregistré une baisse de leurs droits de mutation en 2015 et 17% en 2016. Dans 13 départements sur 17, la baisse a été inférieure à 2%. Dans 16 départements, la hausse a été supérieure à 10%.

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

OBLIGATIONS VERTES : Un nouvel outil de financement des infrastructures ?

Les obligations vertes sont un des leviers financiers de la transition énergétique et écologique. Elles doivent permettre aux entreprises comme aux entités publiques de financer des projets, en particulier dans le domaine des infrastructures. Dans le rapport « croissance verte » de la FNTF, le besoin de financement additionnel est estimé à 8 Md€ par an pour les infrastructures nécessaires à l'atteinte des objectifs de la transition écologique en France.

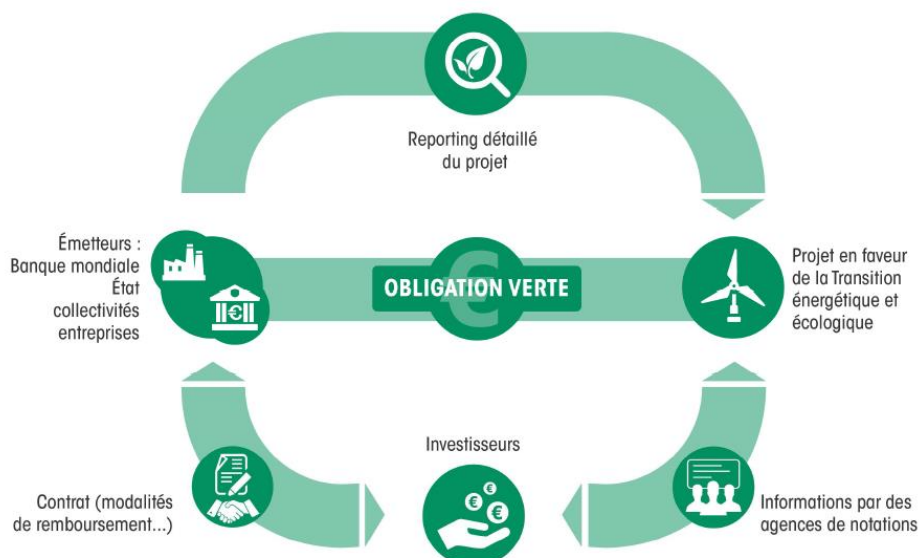
Greenbonds, obligations vertes : définition et enjeux

Les obligations vertes (ou greenbond en anglais) sont une réponse du secteur financier aux enjeux climatiques qui vise à réorienter l'ensemble des flux financiers pour qu'ils soient compatibles avec l'objectif de limitation du réchauffement à 2°C.

Qu'est-ce qu'une obligation verte ?

Selon la définition du Ministère de l'Environnement, une obligation verte est « un emprunt émis sur le marché par une entreprise ou une entité publique auprès d'investisseurs pour lui permettre de financer ses projets contribuant à la transition écologique (énergies renouvelables, efficacité énergétique, gestion durable des déchets et de l'eau, exploitation durable des terres, transport propre et adaptation aux changements climatiques...), plus particulièrement les investissements en infrastructures. Elle se distingue d'une obligation classique par un reporting détaillé sur les investissements qu'elles financent et le caractère vert des projets financés ».

Schéma de principe d'une obligation verte



Source: Ministère de l'Ecologie de l'Environnement et de la Mer (MEEM) – Dossier « [Finance verte et Climat](#) »

Un essor mondial initié par les banques de développement puis par les grandes entreprises

Les banques de développement ont eu un rôle moteur dans l'émission des obligations vertes. En 2007, la Banque Européenne d'Investissement (BEI) a lancé sa première émission thématique dite «Climate awareness bond», suivie en 2008 par la première obligation verte de la Banque Mondiale. Depuis 3 ans, les obligations vertes ont enregistré une forte croissance : de 13 Md\$ en 2013, elles sont passées à 48 Md\$ en 2015 et devraient atteindre 100 Md\$ en 2016 au niveau mondial (source Crédit Agricole et Climate bonds Initiative). Les obligations vertes sont également devenues un nouvel outil de financement pour de nombreuses entreprises, à l'image d'EDF qui a levé 1,4 Md€ en 2013 pour financer 13 projets d'énergies renouvelables (éolien, photovoltaïque), puis de nouveau 1,25 Md\$ en 2015.

Des développements récents en France

La France est un des pays les plus ambitieux en matière de lutte contre le changement climatique et de protection de l'environnement. Elle a joué un rôle décisif dans l'Accord de Paris 2015 puis lors de la COP 21 de 2016. Il est donc cohérent qu'elle soit aussi le premier pays à émettre une obligation verte souveraine pour un montant de plusieurs milliards d'euros.

Emission de la première obligation verte « souveraine » par la France

La France a émis le 24 janvier 2017 sa première obligation verte souveraine (d'État) : 7 Md€ d'Obligations Assimilables du Trésor (OAT) vertes de maturité 22 ans (2039)¹. Elle devient ainsi le premier État au monde à émettre un emprunt vert pour une taille de référence² : cette OAT verte devient la plus importante en taille et la plus longue en maturité jamais émise.

Les dépenses éligibles à cette OAT verte devront répondre à 4 grands objectifs en lien avec les enjeux climatiques. Six secteurs et six types d'actifs seront concernés. Chaque dépense verte éligible devra ainsi contribuer à un (ou plusieurs) objectifs et un (ou plusieurs) secteurs.

Tableau 1 : Dépenses éligibles à l'obligation verte de 2017

Secteurs	Types d'actifs	Objectifs
Bâtiments	Recherche appliquée & innovation	LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE
Transport	Connaissance scientifique	PROTECTION DE LA BIODIVERSITE
Energie (incluant les réseaux intelligents)	Immobilier	ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE
Ressources vivantes	Systèmes & organisation	CONTROLE DE LA POLLUTION
Adaptation	Infrastructure	
Contrôle de la pollution et éco-efficacité	Foncier	

Source : Agence France Trésor

¹ Pour en savoir plus sur les caractéristiques de l'OAT verte française : [communiqué de l'AFT du 24/01/2017](#)

² La Pologne est devenue le 19 décembre 2016 le premier Etat au monde à émettre des obligations vertes souveraines, mais pour un montant de « seulement » 750 millions d'euros.

Parmi l'ensemble de ces dépenses éligibles, certaines correspondent plus particulièrement à des enjeux en matière d'infrastructures et de réseaux. C'est le cas notamment pour :

- Le transport : maintenir et promouvoir les transports publics et soutenir les solutions de transport multimodale ;
- L'énergie : développer les technologies liées aux énergies renouvelables et investir dans des actifs (éolien, solaire, hydro, géothermie, marin) incluant leur intégration efficiente dans les systèmes électriques (réseaux intelligents) ;
- L'adaptation : développer des infrastructures liées à l'adaptation.

D'une manière plus générale, toutes les infrastructures participant à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation sont potentiellement concernées.

Tableau 2 : exemples de dépenses éligibles à l'OAT verte dans le Programme 203 de la Loi de Finances (Infrastructures et services de transport)

	Dépenses éligibles	Montant annuel en M€
Infrastructures et services de transports (Programme 203 de la Loi de Finances)	- La première Route Solaire	5
	- Voies Navigables de France	252
	- Taux réduit de CSPE pour l'électricité utilisée pour le transport par rail ou par câble	190
	- Soutien au transport combiné	22

Source : Agence France Trésor

CDC : une émission fléchée vers des opérations de bâtiment et de production d'énergie renouvelable.

Le 22 février 2017, la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) a lancé avec succès sa première obligation verte pour un montant de 500 M€ et une maturité de 5 ans. La typologie d'actifs éligibles retenus est la suivante :

- infrastructures de production d'énergie (électricité et chaleur) telles que: éolien, solaire, biomasse, micro-hydro, énergie marine, géothermie, etc...,
- immobilier neuf et réhabilitation lourde des bâtiments,
- réhabilitation de sites (dépollution des sols).

Dans son portefeuille d'opérations, la CDC a identifié 33 projets en cours éligibles à ce financement, représentant environ 470 M€ à décaisser.

Obligations vertes et investissement en infrastructures Obligations vertes : un instrument adapté au financement des infrastructures...

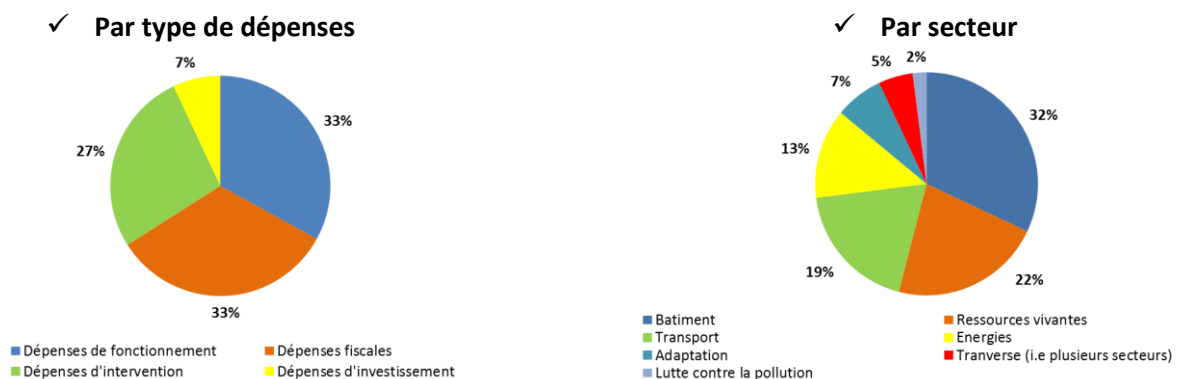
Dans un contexte marqué par la rareté de la ressource financière publique, il existe en revanche un niveau très important de liquidités sur les marchés financiers. Ces liquidités peuvent pour certaines être mobilisées à long terme pour développer des actifs durables, moteurs de développement économique et vecteurs de la transition écologique. Les fonds de pension, les compagnies d'assurance vie ou encore les fonds souverains ont un appétit accru pour des classes d'actifs de long terme, à plus forte raison lorsque ces actifs sont « socialement responsables » ou ont un intérêt écologique. Bien que freinée par certaines réglementations internationales (Bâle 3 ou Solvency II), la montée de ces classes d'actifs « infrastructures vertes », au rendement relativement peu élevé mais régulier sur le long terme, est une tendance qui paraît bien engagée. Le marché des obligations vertes est désormais en pleine structuration, avec une volonté d'harmonisation des standards de reporting et un suivi de l'impact environnemental des projets durant toute la durée de l'émission obligataire avec des méthodologies de plus en plus précises.

... mais un fléchage encore faible vers les infrastructures pour l'OAT émise début 2017

Concernant l'OAT verte française lancée début janvier, il a été identifié un ensemble de dépenses potentiellement éligibles pour un montant de l'ordre de 10 Md€. Par souci de cohérence, certaines dépenses ont été exclues des dépenses éligibles : - Aucune dépense que des émetteurs publics français (AFD, CDC, SNCF Réseau etc) pourraient inclure dans leurs propres émissions d'obligations vertes n'a par exemple été inclus. - Ainsi, l'émission d'OAT verte n'entame pas la capacité d'émission d'obligation verte de ces émetteurs. De plus, toute dépense budgétaire financée par une ressource identifiée a également été exclue de l'assiette éligible.

Dans ce recensement des dépenses éligibles, il apparaît toutefois que les dépenses spécifiques d'investissement restent très minoritaires. Si certaines dépenses d'intervention peuvent au final également avoir un impact sur de l'investissement, les dépenses de fonctionnement et les dépenses fiscales (aides, incitations...) restent très majoritaires pour cette OAT (2/3 des dépenses). De même par secteur, c'est la catégorie bâtiment qui domine (32% des dépenses), devant la préservation des ressources vivantes (22%). Les dépenses pour les transports (19%) ou l'énergie (13%) n'arrivent qu'ensuite.

Graphiques 1 : Répartition envisagée des dépenses éligibles à l'OAT verte du 24/01/2017



Source : Agence France Trésor

Un outil qui devra être décliné aux collectivités locales

Pour les collectivités de petite taille, l'accès au marché obligataire reste assez difficile. En effet, le lancement d'émissions obligataires vertes est un processus qui impose une mobilisation de moyens et de personnels d'autant plus forte que les projets sont de petites tailles et demandent un suivi détaillé. Une mutualisation entre ces collectivités permettrait :

- De faciliter l'accès des petites et moyennes collectivités au marché obligataire avec en particulier une mutualisation des moyens pour le suivi du projet et la mise en place du reporting des émissions.
- Une massification des montants appelés d'où de meilleures conditions d'emprunt sur les marchés financiers.

Des régions pionnières comme l'Île de-France, le Nord-Pas-de-Calais et Provence-Alpes-Côte-d'Azur, ont émis des obligations vertes pour financer des projets dans le domaine des transports en commun ou de la rénovation énergétique des bâtiments. D'autres collectivités françaises suivent. L'Agence France Locale (AFL) pourrait également à l'avenir jouer un rôle actif sur le marché des obligations vertes. L'AFL a en effet déjà octroyé plus de 1 Md€ de crédits aux collectivités via le marché obligataire « classique » en moins de deux ans d'existence. Elle pourrait ainsi faciliter cette mutualisation attendue et nécessaire pour financer les projets « verts » de nombreuses petites et moyennes collectivités.

En conclusion : un instrument à l'usage encore limité mais aux perspectives intéressantes pour le financement des investissements publics

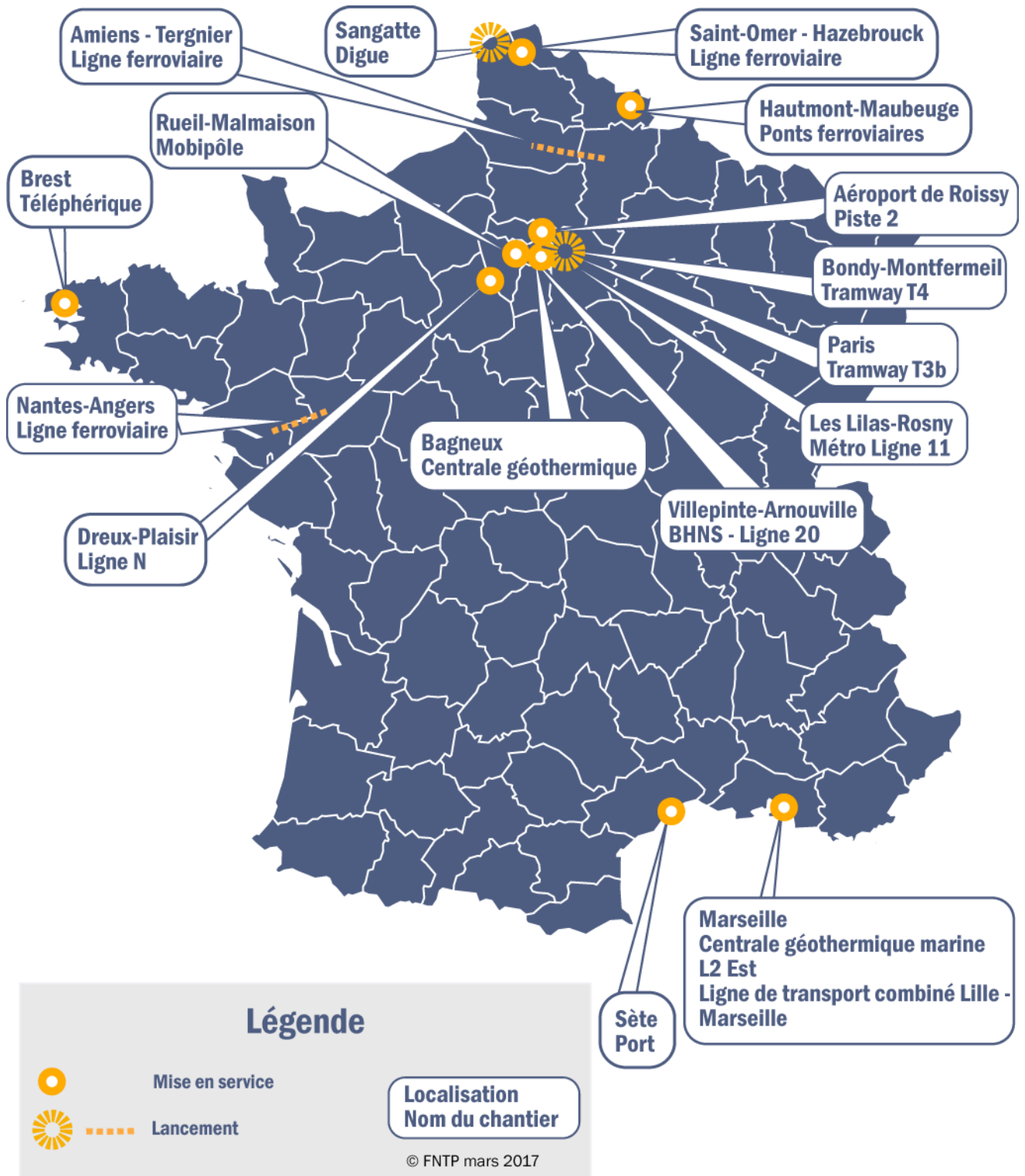
L'investissement en infrastructures est un enjeu essentiel pour réussir la transition écologique et atteindre les objectifs fixés. Lutter contre le changement climatique, utiliser plus efficacement les ressources, préserver la biodiversité et améliorer le cadre de vie implique d'aménager les infrastructures existantes ou de créer de nouvelles infrastructures : en France, 8 milliards d'euros par an d'investissements additionnels seront nécessaires à l'horizon 2030, dont environ 5, 5 milliards pour les réseaux linéaires.

Si la première obligation verte française est encore assez peu fléchée vers ce domaine de l'investissement dans les réseaux de demain (transport, énergie, eau ...), le type de dépenses éligibles à ce nouvel instrument financier pourrait ouvrir de nouvelles perspectives pour l'investissement public (Etat ou collectivités locales) comme pour l'investissement privé dans les infrastructures.

Les obligations vertes sont ainsi une opportunité car elles permettent aux porteurs de projets un accès direct au marché et aux investisseurs de long terme. Il reste à mieux diriger cet instrument à la fois vers les investissements « greenfield » (nouveaux équipements nécessaires à la transition écologique) mais aussi vers les infrastructures existantes en finançant leur entretien et leur adaptation aux risques accrus générés par changement climatique (tempêtes, submersion, inondations...).

Jean Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fntp.fr
01.44.13.32.23

INFOS CHANTIERS – 4^{ème} TRIMESTRE 2016



Mises en service

Brest : téléphérique

Le premier téléphérique en milieu urbain en France a été mis en service le 19 novembre 2016 à Brest. Il relie la rive droite à la rive gauche sur une distance de 460 m en survolant le fleuve Penfeld. 2 000 passagers au minimum sont attendus chaque jour. Plusieurs autres projets de téléphériques urbains sont en préparation à Grenoble, Toulouse, Orléans, Créteil...

- Investissement : 19,1 M€
- Durée du chantier : 1 an ½

Dreux - Plaisir : ligne N

Les travaux de modernisation de la ligne N de réseau ferroviaire francilien entre les stations Plaisir-Grignon et Dreux se sont achevés en novembre 2016. Le ballast, les traverses et les rails ont été changés sur les 55 km de l'itinéraire.

- Investissement : 75 M€
- Durée du chantier : 7 mois

Bagneux : centrale géothermique

La centrale géothermique de Bagneux a été officiellement inaugurée le 11 octobre 2016. 2 puits ont été forés jusqu'à 1 800 m de profondeur et 12 km de canalisation ont été aménagés afin d'alimenter 10 000 personnes en eau chaude et en chauffage. L'utilisation d'une énergie renouvelable permettra de réduire la facture écologique et de mieux maîtriser la facture énergétique des usagers.

- Investissement : 34 M€
- Durée du chantier : 2 ans

Saint-Omer - Hazebrouck : ligne ferroviaire

L'opération de modernisation de la ligne entre Saint-Omer et Hazebrouck sur une distance de 10 km s'est déroulée du 17 octobre au 10 décembre 2016. Les rails ont été remplacés sur l'ensemble de l'itinéraire et 3 aiguillages à Hazebrouck.

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

Aéroport de Roissy : piste 2

La piste 2 de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle a été rouverte début octobre 2016 après 10 semaines de travaux de rénovation. 350 personnes ont été mobilisées pour la réfection des 4 km de la piste qui a nécessité 110 000 t. de matériaux.

- Investissement : 30 M€
- Durée du chantier : 10 semaines

Marseille : centrale de géothermie marine

La 1^{ère} centrale de géothermie marine a été inaugurée à Marseille le 17 octobre 2016. Elle alimente en chaud ou en froid le réseau de chauffage d'une partie du quartier d'affaires Euroméditerranée, composé de bureaux, de logements et d'un centre commercial, grâce à réseau de 3 km. Il s'agit de puiser l'eau de mer à 7m de profondeur dans le port de Marseille et de la faire transiter par des pompes à chaleur avant de l'injecter dans le réseau.

- Investissement : 35 M€

Sète : quai H du Port de Sète-Frontignan

Ce nouvel équipement de 4 ha a été entièrement gagné sur la mer et a mobilisé 400 000 m³ de remblais disposés jusqu'à 30 m de profondeur. L'ouvrage a été construit pour accueillir des bateaux sur un linéaire de 470 m de long et ainsi développer le trafic conteneurs de 1 million de tonnes d'ici 4 ans soit 15% d'activité supplémentaires.

- Investissement : 44 M€
- Durée du chantier : 7 mois

Hautmont et Maubeuge : ponts ferroviaires

Sur la ligne Creil – Jeumont, les ponts ferroviaires de Hautmont et Maubeuge, longs de 35 m chacun, ont été entièrement renouvelés ainsi que 20 m de voies de part et d'autre de chacun des 2 ponts. Il a fallu remplacer les poutres de béton de 50 t. destinées à soutenir les ponts. Les anciens ponts dataient de 1921.

- Investissement : 9,8 M€
- Durée du chantier : 9 mois

Villepinte - Arnouville : ligne 20 de BHNS

La ligne de BHNS « Ligne 20 » qui relie les communes de Villepinte en Seine-Saint-Denis et Arnouville dans le Val d'Oise est entrée en service le 14 novembre 2016. D'une longueur de 10 km (dont 8,5 km dédiés), elle dessert 8 nouvelles stations et relie les RER B et D. 7 200 voyageurs quotidiens sont attendus.

- Investissement : 34,5 M€
- Durée du chantier : 2 ans ½

Rueil-Malmaison : Mobipôle

La gare multimodale « Mobipôle » de Rueil-Malmaison a été inaugurée le 5 novembre 2016. La voirie et la gare routière ont été entièrement revues afin de faciliter l'ensemble des circulations des 55 000 voyageurs quotidiens : bus, RER, vélo, automobile. Un parking à vélo de 448 places a par ailleurs été aménagé.

- Investissement : 34 M€
- Durée du chantier : 3 ans

Marseille : L2 Est

Le tronçon Est de la rocade marseillaise L2 a été inauguré le 8 décembre 2016. Il s'agit d'une portion de 5,2 km, dont 3,4 km couverts, aménagée en 2x3 voies. Il sera, d'ici un an, prolongé par le tronçon Nord et fera la liaison entre les autoroutes A7 et A50. Les automobilistes pourront alors entièrement éviter le centre-ville où se développeront les circulations douces.

- Investissement : 34 M€
- Durée du chantier : 27 ans

Lille - Marseille : ligne de transport combiné

Une nouvelle ligne de transport combiné entre Lille et Marseille a été ouverte mi-décembre 2016 afin de développer le transport par train de conteneurs et de caisses mobiles au départ des Ports de Lille. Elle étoffe l'offre multimodale du terminal lillois.

Lancements

Sangatte : digue

Les travaux de reconstruction de la digue de Sangatte ont débuté en décembre 2016. Elle s'étalera sur un linéaire de 2,4 km contre 1,7 km actuellement et nécessitera d'être surélevée de 80 cm. Au total, 13 000 riverains seront protégés par le nouvel aménagement.

- Investissement : 19 M€
- Mise en service : fin 2017

Bondy - Montfermeil : tramway T4

Le chantier du tramway T4 qui reliera Bondy à Montfermeil en passant notamment par Clichy-sous-Bois a démarré le 18 octobre 2016. Cette nouvelle branche du tramway T4 desservira 11 stations sur 4 communes. Elle offrira des correspondances avec les lignes B et E du RER et futures lignes 15 et 16 du Grand Paris Express. 37 000 voyageurs par jour sont attendus.

- Investissement : 270 M€
- Fin du chantier : 2019

Amiens - Tergnier : ligne ferroviaire

Les travaux principaux de modernisation de la ligne Amiens – Laon entre Amiens et Tergnier ont été lancés le 17 octobre 2016. 63 km de voies ont été réhabilités : 136 km de rails, 105 000 traverses et 30 000 t. de ballast installés. Le chantier, qui a pris fin en mars 2017, a mobilisé 530 personnes.

- Investissement : 80 M€
- Mise en service : mars 2017

Les Lilas – Rosny-Bois-Perrier : ligne 11 du métro

Les travaux du prolongement de la ligne 11 du métro parisien ont débuté le 10 décembre 2016. La ligne sera donc étendue de 5,4 km de la station Mairie des Lilas à la station Rosny-Bois-Perrier. 6 nouvelles stations vont être construites dont une aérienne et l'ensemble des stations existantes vont faire l'objet d'une modernisation afin d'accueillir des rames plus longues et de les équiper de nouveaux accès.

- Investissement : 1,3 Md€
- Mise en service : 2022

Paris : ligne T3 du tramway

Le prolongement de la ligne de tramway T3b a été lancé mi-décembre 2016. L'extension de la ligne de 4,3 km et 8 stations partira de Porte de la Chapelle pour rejoindre Porte d'Asnières. Un nouveau prolongement est d'ores et déjà en projet pour mener le T3 vers Porte Dauphine ou Porte Maillot. 350 000 personnes empruntent déjà le T3 chaque jour.

- Investissement : 104 M€
- Mise en service : fin 2018

Nantes - Angers : ligne ferroviaire

Le chantier de rénovation des voies de la ligne ferroviaire Nantes – Angers a démarré fin 2016. Les rails, les traverses et le ballast seront changés sur 11 km dans le sens Angers-Nantes et sur 34 km dans le sens Nantes-Angers. 5 tronçons distincts sont concernés. Cette opération améliorera la sécurité du trafic sur la ligne.

- Investissement : 62 M€
- Mise en service : 5 mois

Concertations publiques, débats publics et enquêtes publiques

Toulouse : doublement de capacité de la ligne A du métro

Le projet de doublement de capacité de la ligne A du métro toulousain a été soumis à [enquête publique](#) entre le 17 octobre et le 16 novembre 2016. Il s'agit d'agrandir les quais des stations à 52 m contre 26 m actuellement et de réaménager le pôle d'échanges Jean Jaurès afin d'accroître le trafic de 18% à l'horizon 2019.

- Investissement : 180 M€
- Mise en service : 2019-2020

Tramway T 1 : prolongement vers Nanterre et Rueil-Malmaison

Entre le 7 novembre 2016 et le 2 janvier 2017 s'est déroulée une [concertation publique](#) autour du projet de prolongement de la ligne T1 du tramway francilien du futur terminus de Colombes vers Nanterre puis Rueil-Malmaison. 15 nouvelles stations devraient parcourir les 7,5 km du nouveau tracé.

- Mise en service : horizon 2027

Le Havre : requalification de quai

L'enquête publique concernant le projet de requalification du Grand quai du Havre a fait l'objet d'une enquête publique du 2 novembre au 5 décembre 2016. Il s'agit réaménager un site d'environ 12 ha en promenade avec des équipements notamment commerciaux.

- Investissement : 33 M€
- Mise en service : 2022

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

ELECTIONS PRESIDENTIELLES 2017 : Une opportunité à saisir pour relancer l'investissement dans les infrastructures

Le 7 mai prochain le nouveau Président de la République sera désigné pour un cycle de 5 ans. Cet article propose un tour d'horizon des propositions des principaux candidats à l'élection présidentielle (Fillon, Hamon, Le Pen, Macron, Mélenchon) en matière d'infrastructures.

Pour de plus amples informations, les programmes des candidats vous sont accessibles en ligne ([B. Hamon](#), [E. Macron](#)) ou sous formes de fiches : [F. Fillon](#), [M. Le Pen](#), [JL Mélenchon](#).

Numérique, énergies et mobilités durables : des thématiques consensuelles

Le déploiement du Très Haut Débit dans tout le territoire

La thématique du numérique se décline sous plusieurs formes dans les programmes : modernisation de l'administration publique, simplification, nouvelle démocratie, ouverture des données aux entreprises et aux particuliers, transformation de l'économie, protections de la vie privée... mais aussi par le déploiement du réseau et l'accessibilité du Très Haut Débit (THD) aux entreprises et particuliers.

Les cinq candidats insistent sur la nécessité de couvrir le territoire par le THD bien que les objectifs et les moyens diffèrent selon les candidats. Fillon propose par exemple de refinancer « *le Plan France Très Haut Débit, en le réorganisant et en initiant un "Plan 5G"* », Mélenchon fixe un objectif d'accès au THD « *sur tout le territoire sous 5 ans et une couverture totale 4G sous 10 ans* », Le Pen en fait une « *priorité pour l'avenir* » sans plus de précisions. Quant à Macron, la couverture du territoire en THD à horizon 2022 est le second domaine d'investissement prioritaire sur trois avec pour objectif de couvrir le territoire en THD en 2022 et supprimer les « *zones blanches* ». Enfin, Hamon souhaite faire de la France « *un pays en pointe sur le numérique, en développant l'accès au très haut débit fixe et mobile sur l'ensemble du territoire* ».

Ce consensus général reprend en réalité les objectifs déjà définis dans l'actuel plan France THD, de couvrir le territoire à horizon 2022. La position des candidats sur ce sujet n'est donc pas particulièrement ambitieuse.

Le développement des énergies renouvelables

Tous les candidats sans exception se prononcent en faveur du développement des énergies renouvelables. C'est un des éléments incontournables des programmes à l'élection présidentielle de 2017.

Cependant une variété de positions existent sur cette thématique, en voici quelques exemples (non exhaustifs) :

- Fillon souhaite « créer les conditions favorables au développement de véritables filières industrielles françaises des énergies renouvelables » et de davantage utiliser les ressources naturelles renouvelables du territoire « comme le bois et la géothermie ».
- Hamon ambitionne de « porter à 50% la part des énergies renouvelables dans le mix électrique d'ici à 2025 » et propose de favoriser la « production décentralisée et citoyenne d'énergie ».
- Le Pen plaide pour une diminution de 50% de la consommation d'énergies fossiles en 20 ans et pour le développement prioritaire du solaire, du biogaz et du bois.
- Macron s'exprime en faveur du développement du solaire photovoltaïque, de l'éolien, des énergies marines renouvelables avec l'objectif pour la France de « compter parmi les champions mondiaux des cleantech ». L'Etat devra également encourager l'investissement privé pour mobiliser 30 milliards d'euros d'investissements.
- Mélenchon fixe l'objectif d'un mix électrique 100% renouvelable en 2050 et propose la nationalisation des branches d'énergies marines de certaines entreprises industrielles.

L'amélioration de l'offre de mobilité durable

La nécessité d'améliorer l'offre de mobilité durable fait globalement consensus parmi les candidats, conséquence directe d'un terme « fourre-tout » qui comprend aussi bien les problématiques liées à l'intermodalité, au développement des transports en commun, à l'expérimentation, aux usages partagés des moyens de transport, à la digitalisation des infrastructures, à la mobilité électrique...

Sur ce dernier sujet précisément, sans jamais avancer un plan d'investissement ou des moyens spécifiques de mise en œuvre, il y a un consensus parmi trois candidats sur les objectifs :

- Fillon : « Développer les véhicules électriques et autonomes du futur. »
- Macron : « Nous accélérerons le déploiement des véhicules électriques en maintenant le bonus-malus à l'achat et en accélérant le déploiement des bornes de recharge. »
- Mélenchon : « Développer les véhicules électriques pour les flottes captives. »

A noter que le programme de Le Pen ne contient aucune référence à la mobilité électrique mais à la technologie hydrogène : « Passer au carburant hydrogène avec le développement massif des voitures à pile à combustible ». Dans sa dernière version de programme, Hamon ne fait plus référence à la mobilité électrique mais souhaite désormais développer les nouvelles mobilités en offrant « des alternatives à la voiture individuelle ».

L'interdiction d'exploitation et d'exploration des gaz de schiste

A l'exception de Fillon qui ne se prononce pas sur ce sujet, les quatre autres candidats – Hamon, Le Pen, Macron, Mélenchon – sont unanimement opposés à l'exploitation et l'exploration des gaz de schiste.

Déficit et investissements publics : des sujets plus clivants

Le déficit public et les dotations aux collectivités territoriales : l'équilibre entre dépenses de fonctionnement et d'investissement

Trois candidats – Hamon, Le Pen, Mélenchon – prévoient de s'affranchir de la règle du seuil des 3% de déficit public afin de relâcher la pression budgétaire. Le Pen se positionne en parallèle pour une augmentation des dotations aux collectivités territoriales, quand Hamon considère la stabilisation de ces dotations comme une condition « a minima ». Aucun des deux candidats ne détaille sa trajectoire budgétaire quinquennale bien que Hamon s'engage à atteindre « 2,7 % du PIB » de déficit public à la fin de son quinquennat. Le cadrage économique du programme de Mélenchon table sur une augmentation de la dépense publique de 173 Md€ sur le quinquennat avec l'objectif d'un déficit public réduit à 2,5% du PIB à la fin du quinquennat, après une passage à 4,8% du PIB en 2018.

Le programme de Macron prévoit une réduction de 60 Md€ de la dépense publique sur le quinquennat, dont 10 Md€ pour les collectivités, ce qui doit permettre le respect du seuil de 3% du déficit. Le niveau actuel des dotations aux collectivités serait stabilisé avec un principe de bonus / malus pour les collectivités qui réduiraient leurs dépenses de fonctionnement.

Fillon est le candidat qui propose le programme le plus tourné vers la rigueur budgétaire avec une réduction de 100 Md€ d'économies sur le quinquennat, dont « 10 à 15 Md€ » sur les collectivités territoriales (se traduisant par une baisse des dotations). Il propose à ces dernières un contrat de 5 ans assorti de contre-parties : les dotations seraient variables en fonction de l'effort sur les dépenses de fonctionnement notamment. Son objectif est de retrouver l'équilibre budgétaire au terme du quinquennat avec un passage du déficit public sous la barre des 3% à partir de 2019.

A titre de comparaison, le quinquennat actuel a été marqué par un objectif de réduction de 50 Md€ de la dépense publique dont une part importante portée par les collectivités via la baisse de leurs dotations entre 2014 et 2017. Les conséquences ont été désastreuses pour le secteur des Travaux Publics : chute du chiffre d'affaires sur la période de 15% et suppression de 15 000 emplois.

Graphique 1 : Répartition simplifiée de la position des candidats sur le thème du déficit public et des dotations aux collectivités territoriales



Le mirage des montants de l'investissement public dans les infrastructures

Fillon est le candidat le plus « prudent » en matière d'investissement public. Il s'est engagé à conserver le niveau actuel d'investissement public (de l'ordre de 70 Md€ / an), en faisant porter l'effort de réduction des dépenses publiques sur les dépenses de fonctionnement. Pour ce faire, il sanctuarise le Versement Transport qui représente pour rappel, 7,7 Md€ en 2015, soit environ 50% des dépenses d'investissement et de fonctionnement dans les transports urbains. Sa deuxième mesure de soutien à l'investissement public consiste à réinvestir des cessions de participations de l'Etat dans les entreprises publiques et privées, dans de grandes infrastructures de transports et le déploiement du Très Haut Débit sur le territoire.

Macron propose de mettre en place un plan d'investissement public de 50 Md€ supplémentaires. 5 Md€ sont explicitement fléchés vers « *les transports et équipements collectifs locaux* », notamment vers la modernisation des infrastructures rail et route, l'intermodalité et le développement des équipements collectifs dans les outre-mer. De plus, 15 Md€ soutiendront la transition écologique et énergétique. Bien que 8 Md€ de ce montant soient directement alloués à la rénovation thermique de bâtiments et logements, une partie des 7 Md€ restants financera des « *projets permettant de réduire l'empreinte écologique* » comme par exemple le « *déploiement d'énergies renouvelables, le soutien au recyclage et à l'économie circulaire...* ». Une autre mesure de son programme consiste à « *constituer un Fonds pour l'industrie et l'innovation* » pour investir selon 3 priorités dont « *le développement de solutions innovantes contribuant à relever les défis clefs de la transformation énergétique, environnementale, numérique* ». Il sera doté de 10 Md€ et alimenté par des cessions et dividendes des participations de l'Etat dans des entreprises publiques et privées. Lors de son intervention au Forum des Travaux Publics, le 23 février 2017, il a annoncé l'affectation d'une part supplémentaire de TICPE à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour le financement des infrastructures. Enfin, il propose de solliciter davantage les financements européens et le « *plan Juncker* ».

Pour mémoire, 3,9 Md€ de dividendes ont été perçus par l'Etat en 2015 et ses [participations](#) dans les entreprises en 2016 représentent un actif évalué à 90 Md€.

Les candidats Le Pen et Mélenchon proposent les plans d'investissement public les plus « *généreux* ».

Pour Le Pen, « *il est impératif de revenir à un niveau satisfaisant d'investissement public dans les prochaines années (au moins 4,5% du PIB)* » soit environ 90 Md€, notamment par la « *création d'une grande banque des infrastructures à capitaux publics qui émettra des « obligations de projet » dont une partie pourrait être rachetée par la banque centrale* ». Les infrastructures ciblées par cette proposition ne sont pas précisées, bien que la nécessité de l'entretien et la rénovation des canalisations d'eau, des routes, des aéroports et du rail fasse partie des mesures du programme ou des déclarations de Le Pen. Elle propose également de « *renforcer les moyens de la DGITM (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) et de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) par un redéploiement des crédits vers les projets les plus prioritaires et en augmentant les dépenses d'investissement public de l'Etat* » sans en préciser les montants ni les objectifs associés.

Le programme de Mélenchon est le plus volontariste en matière d'investissement public : 273 Md€ sur le quinquennat. D'une part, il propose d'injecter « *100 Md€ supplémentaires dans l'économie pour des investissements écologiquement et socialement utiles* », dont 25 Md€ pour le développement des énergies renouvelables. D'autre part, il souhaite consacrer 173 Md€ supplémentaires au financement de « *la transition énergétique et les activités socialement utiles* », dont la transformation de « *41 Md€ annuels du pacte de responsabilité et du crédit d'impôt compétitivité* ». Il est cependant difficile de déterminer les montants qui seront alloués aux infrastructures parmi ces 273 Md€ supplémentaires.

Les propositions d'Hamon sur ce sujet sont à date de rédaction encore peu détaillées. Son programme contient des mesures visant à « *relancer un mouvement ambitieux d'aménagement du territoire* », créer un « *Fonds unique dédié à la revitalisation des centres-bourgs et des centres-villes* » et lancer un « *plan d'efficacité et de sobriété énergétique* » notamment en direction des transports en commun et les véhicules propres. Cependant, son programme ne comporte pas d'estimation chiffrée de ces investissements mise à part une mesure qui vise à doter l'Outre-Mer d'un « *Fonds pour l'égalité* » principalement affecté à la construction d'infrastructures structurantes, à hauteur de 2,5 Md€ sur le quinquennat. En outre, même s'il propose de consacrer 1000 Md€ d'investissements européens dans la transition écologique, cet investissement serait dirigé vers les pays de l'Union Européenne les moins avancés en la matière. On peut donc estimer que la France ne représentera pas une destination prioritaire pour ces capitaux.

Graphique 2 : Répartition simplifiée de la position des candidats sur le thème de l'investissement public



Le périlleux positionnement sur les grands projets

Généralement, au terme « grands projets » sont associés l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le canal Seine Nord Europe et la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Le candidat Fillon est celui qui se positionne comme soutien inconditionnel des « *grands projets* », souhaitant à la fois la poursuite de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, du canal Seine Nord Europe et de la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Toutefois, il tient à « *revoir les priorités sur les grands projets d'infrastructures en fonction des capacités de financement* ».

Macron soutient le canal Seine Nord Europe, considérant le projet « *comme un axe d'infrastructure qui va permettre la multimodalité (...) et qui va rénover la logistique dans toute cette Europe Lotharingienne* ». La liaison Lyon-Turin doit « *aller au bout* », notamment au vu des montants déjà engagés dans le projet et de la part importante des fonds européens qui y sont consacrés. Il est plus ambiguë sur le sujet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes considérant à la fois que le projet doit être réalisé par « *respect du projet et du vote citoyen* », mais souhaite une « *réévaluation d'ordre publique et un travail de médiation* » car il n'est pas possible selon lui de « *passer en force* » sur ce projet. Il propose ainsi de « *mettre sur la table* » une évaluation de l'opportunité du réaménagement de l'aéroport Loire-Atlantique et prendre une décision les 6 premiers mois de son investiture.

Le respect de la consultation « *du peuple* » pour le projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est préconisé par Le Pen bien qu'elle fut « *contre cet aéroport* » car « *c'était un projet particulièrement onéreux et qui n'était pas utile* ». Elle ne se positionne pas vis-à-vis des autres grands projets considérant que « *l'Etat stratège, avec les acteurs économiques et les communes, doit réfléchir à l'aménagement du territoire* », repoussant ainsi sa prise de position sur les grands projets à l'après-investiture.

Hamon, qui a par ailleurs reçu le soutien de l'ancien candidat Europe Ecologie Les Verts, Yves Jadot, s'oppose à la poursuite de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et demande la révision du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin qui est un « *investissement considérable* » dont les alternatives n'ont pas assez été étudiées. Il propose ainsi l'organisation de « *conférences de consensus lorsqu'est établie l'existence d'un lourd impact écologique d'un grand projet d'investissement local ou national* ».

Pour Mélenchon, il faut « arrêter les grands projets inutiles comme l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ». Il s'oppose également au projet Lyon-Turin, « ce nouveau "grand projet inutile" », et plébiscite « le lancement d'un véritable débat public ».

A noter que ce sont les candidats les plus partisans de la rigueur budgétaire qui sont les plus fervents soutiens de la poursuite des grands projets et inversement.

Graphique 3 : Répartition simplifiée de la position des candidats sur les grands projets



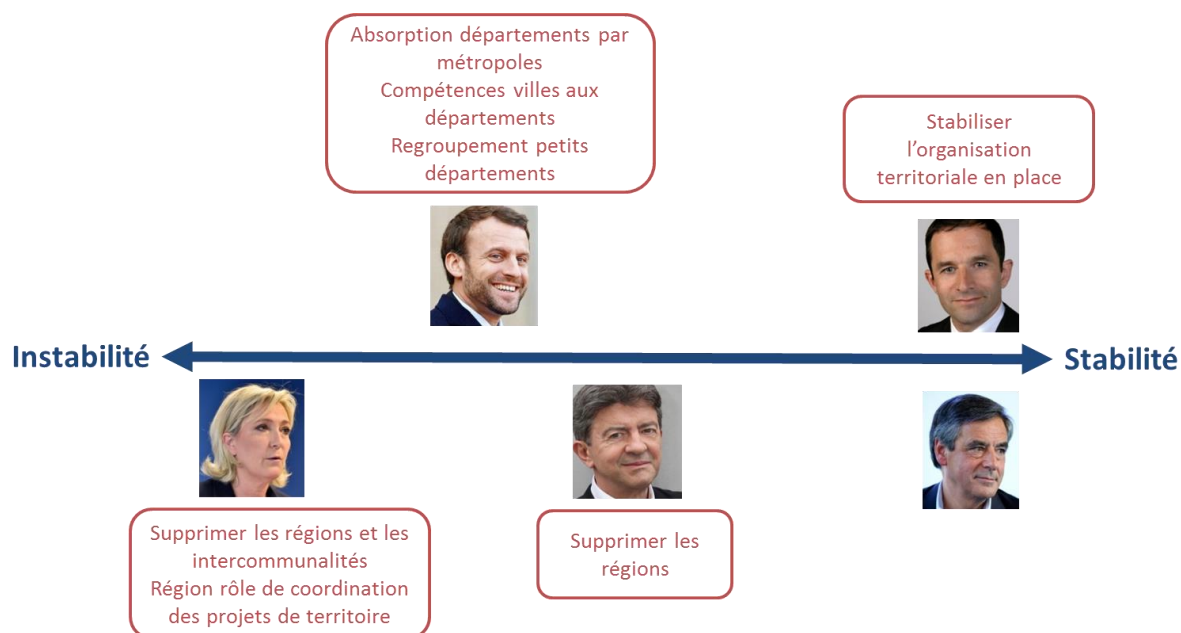
Une organisation territoriale chahutée

Les candidats Hamon et Fillon se placent en faveur de la stabilité de l'organisation territoriale. En effet, après avoir suggéré dans son programme de passer de quatre à deux échelons en conservant les communautés de communes et les régions (rapprochement des départements et régions à travers le Conseiller territorial), Fillon fait machine arrière pendant la campagne souhaitant « *qu'on ne touche à rien pendant les cinq ans qui viennent* » en ce qui concerne l'organisation territoriale. Il laisse « *les territoires s'organiser* » en leur donnant de « *la liberté* ».

Les trois autres candidats se prononcent pour l'évolution, plus ou moins prononcée, de cette organisation :

- Macron propose une réorganisation territoriale où les départements sont absorbés par les métropoles dans les régions qui en sont dotées, et milite dans les zones rurales pour le transfert de compétences des villes aux départements et le regroupement des petits départements.
- Mélenchon évoque l'idée d'« inverser la logique des métropoles et méga-régions, de la compétition entre territoires », proposant ainsi de supprimer l'échelon régional.
- Le Pen est la candidate dont le programme est le plus radical en matière d'évolution de l'organisation territoriale. Comme Fillon, le nombre « d'échelons » passe de quatre à deux, mais ce sont les communes et les départements qui sont conservés (elle supprime les communautés de communes et les régions), allant ainsi à l'inverse des changements institutionnels opérés ces dernières années, notamment entérinés par l'adoption et la mise en œuvre de la loi NOTRe.

Graphique 4 : Répartition simplifiée de la position des candidats sur l'organisation territoriale



Le nucléaire plutôt complémentaire aux énergies renouvelables

Mélenchon et Hamon souhaitent « *sortir du nucléaire* ». Cependant, les horizons de temps diffèrent entre les deux candidats.

- Mélenchon préconise de fermer « *immédiatement* » Fessenheim, d'abandonner l'opération Grand Carénage de l'opérateur historique et d'« *abandonner les projets d'EPR et d'enfouissement des déchets nucléaires à Bure* ».
- Hamon vise une « *sortie progressive et intégrale du nucléaire à l'horizon de vingt cinq ans, avec la fermeture des premiers réacteurs pendant le quinquennat* » avec un objectif intermédiaire de réduction de la part du nucléaire à 50% dans le mix électrique à horizon 2025. Dans son projet, il ferme les centrales en fin de vie (Fessenheim notamment) et met fin au projet de centre d'enfouissement des déchets radioactifs à Bure.

Les trois autres candidats – Fillon, Le Pen, Macron – conservent dans leur programme une part du nucléaire dans le mix électrique tout en sécurisant les installations existantes :

- Alors que dans la première mouture de son programme, Fillon proposait de maintenir la part actuelle de 75% du nucléaire dans le mix électrique, il souhaite désormais l'adoption d'une nouvelle loi de transition énergétique « *avec de nouveaux objectifs pour notre mix énergétique* » sans plus de précisions. Il prolonge également la durée d'exploitation du parc nucléaire en le modernisant.
- Macron poursuit un objectif de réduction de la part du nucléaire à 50% dans le mix électrique à horizon 2025 et de fermeture de la centrale de Fessenheim (conditionnée à la mise en service de l'EPR de Flamanville), dans la continuité de la politique menée actuellement.
- Le Pen « *maintien la production d'électricité nucléaire* » sans précision de son poids dans le mix énergétique. Elle se prononce en faveur du lancement du programme Grand Carénage et refuse la fermeture de Fessenheim.

Graphique 5 : Répartition simplifiée de la position des candidats sur l'énergie nucléaire



Ces thématiques encore peu abordées par les candidats et qui intéressent néanmoins les entreprises de Travaux Publics

Ports

- Relancer les ports français et moderniser les infrastructures portuaires. (Mélenchon)
- Améliorer les infrastructures portuaires. (Le Pen)
- Développer un vaste plan stratégique d'investissement autour de l'économie de l'or bleu. (Le Pen)
- Etablir une nouvelle stratégie portuaire nationale, alliant Grands ports maritimes et ports décentralisés et secondaires. (Macron)
- Doter la France d'une stratégie maritime de long terme basée sur le développement des énergies marines renouvelables. (Hamon)

Ferroviaire

- Développer le transport ferroviaire. (Mélenchon)
- Adopter un plan de développement du ferroutage et de report modal. (Mélenchon)
- Développer le fret, le ferroutage, le transport voyageur, les lignes régionales, les Intercités, le TGV. (Le Pen)
- Donner la priorité à la rénovation et au développement du ferroviaire. (Hamon)
- Donner la priorité à la remise à niveau et à la modernisation du réseau ferroviaire très dégradé. (Fillon)

Smartgrid et digitalisation

- Focaliser les efforts de recherche, de développement et d'investissement des opérateurs sur le stockage de l'énergie et les réseaux électriques intelligents. (Macron)
- Accélérer la transformation digitale des routes et des trains pour accroître le débit et la fiabilité des infrastructures existantes. (Macron)

Route

- Renationaliser les autoroutes. (Mélenchon, Le Pen)
- Proposer un plan d'urgence pour les investissements de rénovation (rail et route). (Macron).
- Réaliser un programme d'investissement ciblé sur la lutte contre la congestion en agglomération. (Macron).

Aéroports

- Améliorer les infrastructures aéroportuaires. (Le Pen)

Les thématiques de l' « Eau » et de « Protection des territoires » ne sont pas abordées sous l'angle infrastructure par les candidats.

Trois candidats se sont engagés vis-à-vis des entreprises des Travaux Publics

Lors du Forum « Réinvestissons la France » organisé par la Fédération Nationale des Travaux Publics et ses partenaires le 23 février 2017, une charte en sept engagements pour les infrastructures a été soumise à la signature des candidats à l'élection présidentielle 2017. Les trois candidats présents ont signés partiellement la charte. En voici la synthèse :

Liste des engagements	F. Fillon	M. Le Pen	E. Macron
1. Lancer un plan d'investissement sur les réseaux et les infrastructures (mobilité, eau, énergie, numérique)			
2. Faire adopter une loi de programmation sur 5 ans pour définir la politique d'infrastructures de l'Etat : liste des projets nationaux et modalités de financement			
3. Nommer un ministre chargé de l'investissement et de la politique des infrastructures rattaché au Premier ministre ou au ministre de l'Economie			
4. Créer un Conseil d'Orientation et de Programmation des Infrastructures de Long terme (COFIL) chargé de leur évaluation, de l'identification des projets prioritaires et de la préparation de la loi de programmation			
5. Stabiliser les dotations de l'Etat pour les collectivités locales qui diminueront leurs dépenses de fonctionnement et augmenteront leur effort d'investissement			
6. Développer l'expérimentation et simplifier les normes			
7. Accélérer les procédures et rationaliser les voies de recours concernant les projets d'infrastructures et de réseaux			

Légende : en vert les engagements pris et en rouge ceux qui ont été refusés.

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
 01.44.13.32.22

ELECTROMOBILITE : Une estimation des impacts économiques pour les entreprises des Travaux Publics

La loi sur la transition énergétique pour une croissance verte adoptée en août 2015 prévoit le déploiement sur le territoire métropolitain de 7 millions de points de charge pour véhicules électriques à horizon 2030, avec un objectif intermédiaire de 1 million en 2020. Cet article fait un point d'étape sur ce déploiement et explore les enjeux économiques pour le secteur des Travaux Publics.

L'urgence d'agir : un secteur des transports qui se transforme lentement

Le secteur des transports à la traîne

Selon le [deuxième bilan de l'Union de l'énergie](#) publié le 1^{er} février 2017 par la Commission Européenne, le secteur des transports reste à la traîne en matière d'émissions de gaz à effets de serre. En effet, à l'inverse de tous les autres secteurs, il ne connaît pas de progression franche en terme d'efficacité énergétique ni en ce qui concerne la part de renouvelables dans l'énergie qu'il consomme.

Alors que les transports représentent le secteur le plus consommateur en énergie finale en Europe (33%), ce secteur enregistre une hausse de 1% de sa consommation d'énergie entre 2013 et 2014. De plus, la part de la [consommation provenant des énergies renouvelables est de 6% seulement en 2015](#) alors qu'un objectif est fixé à 10% en 2020 en Europe. Atteindre cet objectif demandera un effort supplémentaire important.

En France, les constats sont du même ordre : la part des renouvelables dans [la consommation énergétique des transports](#) s'élève à 8,5% en 2015 mais n'a progressé que de 0,1 point par rapport à 2014. A ce rythme, l'objectif européen paraît bien loin. Quant à la [consommation finale d'énergie du secteur](#), elle a augmenté de 1% entre 2014 et 2015.

Les Français conscients des enjeux et prêts à modifier leurs habitudes

Les Français sont de plus en plus convaincus par la nécessité de réduire l'impact de la mobilité sur l'environnement. Selon le [3^{ème} baromètre de l'Avère-France et Mobivia Groupe](#), réalisé par IPSOS, 80% des automobilistes se disent prêts à changer leurs habitudes de mobilité pour améliorer la qualité de l'air et 35% sont prêts à passer à l'électrique (+7 points par rapport à 2014). D'autant qu'aujourd'hui, la demande ne se cantonne pas seulement aux grandes agglomérations : 82% des habitants des villes de moins de 20 000 habitants souhaitent que leur municipalité développe les infrastructures de recharge. L'enjeu du déploiement dans l'ensemble du territoire est réel.

Pourtant, du côté des utilisateurs, plusieurs éléments freinent encore cette dynamique : une autonomie limitée (pour 58% des répondants), le prix à l'achat (45%) et le manque d'infrastructures de recharge

(28%). Les deux premiers points renvoient à des problématiques de recherche et développement et de capacité des constructeurs à améliorer les performances technologiques des véhicules et des batteries et au pouvoir d'achat des citoyens. Le « *manque d'infrastructures de recharge* » en revanche, concerne directement le rôle des pouvoirs publics dans le déploiement des bornes et *in fine* le secteur des Travaux Publics.

Le rôle incitatif des pouvoirs publics dans l'attente de l'arrivée d'acteurs privés

Le rôle des pouvoirs publics est indispensable pour impulser le développement du marché des véhicules électriques.

Des mesures contraignantes peuvent être adoptées comme la mise en œuvre en janvier 2017 de la vignette « Crit'air » dans plusieurs grandes agglomérations (Paris, Lyon, Grenoble...). Cette vignette atteste de la classe environnementale d'un véhicule en fonction des émissions de polluants et permet aux moins polluants de circuler lors des pics de pollution et de bénéficier de tarifs de stationnement avantageux. La détention d'un véhicule électrique, classé dans la catégorie « verte », est donc encouragée.

Les pouvoirs publics peuvent également créer les conditions de développement du véhicule électrique via divers modes d'incitations financières :

- Par un crédit d'impôt en direction des particuliers par exemple, tel le [crédit d'impôt pour la transition énergétique](#) (Cite) qui exonère de 30% le montant des dépenses d'installation d'une borne de recharge pour véhicule électrique dans un logement.
- Depuis la [loi du 4 août 2014](#), une exonération de redevance d'occupation du domaine public pour tout opérateur (public ou privé) installant sur le domaine public un réseau d'infrastructures a été instaurée. Trois « opérateurs nationaux » ont ainsi été agréés : Bolloré (pour 16 000 points de charges), Sodetrel (pour 200 points de charges), filiale d'EDF et la Compagnie nationale du Rhône (pour 54 points de charges).
- Entre janvier 2013 et la fin 2015, 50% des projets d'installation de points de charge pour véhicules électriques des collectivités pouvaient être financés à travers un appel à projets porté par l'ADEME, dans le cadre de l'action « véhicules et transports d'avenir » du Plan d'Investissement d'Avenir (PIA). 77 projets ont ainsi été acceptés sur la période, représentant 61 M€ d'aides publiques et 20 533 points de charge. Une nouvelle enveloppe, plus modeste, de 10 M€ a été ouverte en octobre 2016 (fin au 31 mars 2017) pour un deuxième cycle de projet.
- Enfin, le [programme de certificats d'économie d'énergie « Advenir »](#) (Aide au développement des véhicules électriques grâce à de nouvelles infrastructures de recharge), porté par l'association pour le développement de la mobilité électrique Avere-France, permet de financer 50 % de l'installation d'un point de charge pour un propriétaire ou un locataire en logement collectif et 40 % du financement de l'installation de points de charge sur un parking privé accessible au public.

Aujourd'hui, les retours d'expérience de deux opérateurs nationaux (Bolloré et la Compagnie nationale du Rhône) montrent que, sans aide publique, le déploiement d'un réseau de bornes de recharge électrique n'est pas viable économiquement. D'autant qu'au-delà des coûts d'investissement, les collectivités ou les opérateurs privés doivent supporter le coût d'exploitation du point de charge qui s'élèverait selon Sodetrel à environ 5000 € par an.

Inversement, un groupe comme Tesla fait le choix de déployer sur le territoire des infrastructures de recharge sans rechercher la rentabilité, dans le but de constituer un environnement propice à la vente de ses voitures électriques.

Cela démontre bien qu'un modèle économique doit encore être trouvé afin que les opérateurs privés investissent réellement le champ du déploiement de ces infrastructures.

Des objectifs ambitieux mais un retard déjà constaté

Un parc de véhicules électriques plutôt faible mais des immatriculations en forte augmentation

Le parc de véhicules électriques et hybrides ne représente que 0,3% de la flotte de [véhicules particuliers](#) en France en 2016, soit environ 115 000 unités (83 000 particuliers et 32 000 utilitaires). C'est encore peu. Pour rappel, le « Plan national véhicules décarbonés » du 1^{er} octobre 2009 prévoyait 2 millions de véhicules rechargeables à horizon 2020 en France, soit 5% du parc de véhicules.

Pour autant, en 2016, [la France a enregistré plus de 27 000 immatriculations](#) de véhicules électriques, soit 23% de plus qu'en 2015. Au regard de cette forte dynamique, les perspectives d'évolution du parc électrique sont encourageantes. Par ailleurs, la Programmation Pluriannuelle de l'Energie fixe un objectif de 4,5 millions de véhicules électriques en 2030. [Selon Pascal Gibielle](#), analyste de la consommation à RTE, le parc atteindra entre 400 000 et 800 000 véhicules à l'horizon 2021 et « *un parc de 5 millions de véhicules électriques ou hybrides rechargeables à l'horizon 2030 est tout à fait envisageable* ».

Le déploiement d'un réseau de point de charge et l'augmentation du parc de véhicule électrique forment un cercle vertueux. L'un n'ira pas sans l'autre et inversement.

Graphique 1 : Evolution du parc de véhicules électriques et hybrides en France

	2015	2021	2030
Estimation du parc (en nombre d'unités)	115 000	400 000 à 800 000	5 000 000

[Source](#)

Le déploiement des points de charge électrique encore loin des objectifs du gouvernement

La [loi sur la transition énergétique pour une croissance verte](#) adoptée en août 2015 prévoit le déploiement sur le territoire de 7 millions de points de charge pour véhicules électriques à horizon 2030 « *installés sur les places de stationnement des ensembles d'habitations, d'autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public ou des emplacements réservés aux professionnels* ». En octobre 2016, Ségolène Royal, Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, a fixé un [objectif intermédiaire d'1 million de points de charge en 2020](#) (100 000 accessibles au public et 900 000 particuliers).

La répartition future de ces 7 millions de points de charge n'est pas précisée ; entre charge rapide ou charge accélérée, entre résidentiel / parking privé non accessible au public / parking privé accessible au public / sur la voirie... La Programmation Pluriannuelle de l'Energie fixe tout de même l'objectif de 10% de points de charge en accès libre en 2030.

Au 1^{er} janvier 2017, seulement 122 000 points de charges sont recensés en France :

- 62 000 dans des sociétés (soit 51% du total des points de charge).
- 44 000 chez les particuliers (36%).
- 16 000 sur le réseau public (13%).

Au sujet du dernier point, l'Etat souhaite installer plus de 20 000 points de recharge sur le réseau public d'ici la fin de l'année 2017.

Les retards pris dans le déploiement de l'infrastructure sont donc déjà conséquents : par exemple, sur les 20 533 points de charges prévus dans le cadre du PIA, seuls 3 000 ont vu le jour, soit seulement 15%.

Du côté des « opérateurs nationaux », à date de rédaction de cet article, l'état du déploiement effectif des 16 000 points de charge que le groupe Bolloré s'était engagé à installer à horizon 2019 est inconnu. Le groupe revendique plus de 7 500 bornes installés en France, mais ce sont principalement les systèmes d'autopartage de Paris (6 300 points de charge), Bordeaux et Lyon (500 points de charge) qui y sont comptabilisés mais qui ne font pas partie de l'engagement initial.

En ce qui concerne Sodretel, 187 bornes de charge rapide (d'une puissance de 50 kilowatts) sur les 200 prévues initialement, ont été déployées. Les dernières le seront dans le courant de l'année 2017. La Compagnie nationale du Rhône a déployé les 27 bornes (54 points de charges) pour lesquelles elle s'était engagée.

Le programme « Advenir » a pour objectif de financer d'ici l'été 2018 la fourniture et l'installation d'environ 12 800 points de recharge (5 700 en résidentiel collectif et 6 300 en entreprises et établissements publics). Ajouté à cela, 850 bornes offrant deux points de charge tout au plus sur des espaces privés accessibles au public seront également financées. Mais l'Avere est en mesure de financer seulement 60% de ces objectifs à l'heure actuelle, faute de financements.

Aujourd'hui, selon un rapport du Commissariat Général à l'Investissement, 25% du territoire reste non couverts par le réseau avec deux « zones blanches » principales : les Vosges et le Massif Central.

Une estimation de l'impact du déploiement des points de charges électriques pour les entreprises de Travaux Publics

Hypothèses de calcul et estimation de marché

Lors de la [table ronde sur le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques](#) du 2 février 2017 organisée par la commission des affaires économiques de l'Assemblée Nationale, l'Avere a estimé qu'un objectif de 10% de recharges rapide semble « correct » et « 10% des infrastructures de recharge doivent se situer en voirie et dans les zones accessibles au public ».

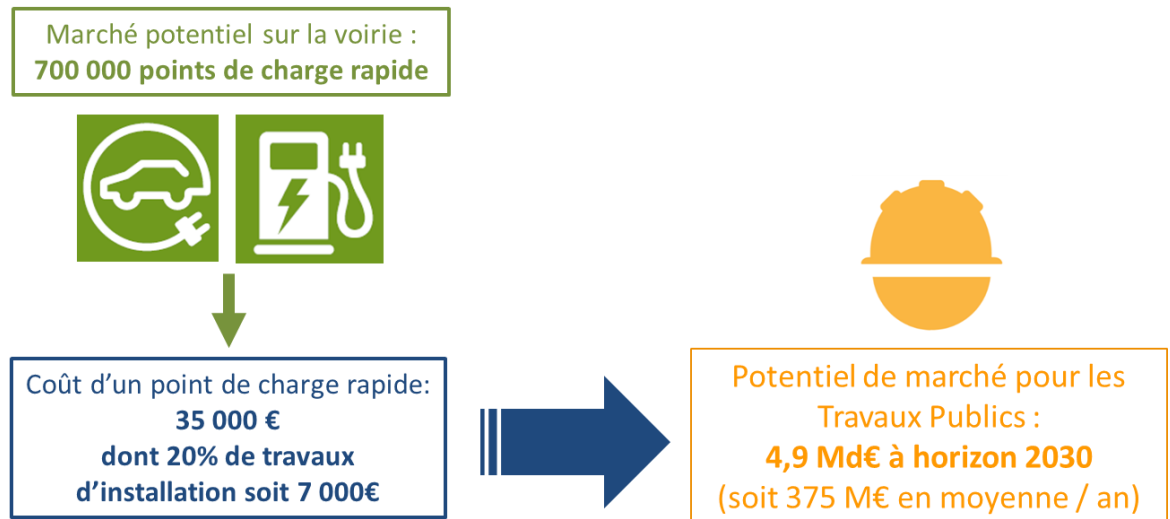
Avec un objectif gouvernemental de 7 millions de points de charge à horizon 2030, environ 700 000 points de charge rapides devront donc être déployés. Nous faisons l'hypothèse que ces points de charge rapide seront installés sur la voirie et dans les zones accessibles au public. C'est en effet dans ces zones qu'ils auront toute leur utilité.

A dire d'experts, le coût d'installation d'une borne à recharge rapide se situe autour de 35 000€. Environ 20% de cette somme est consacrée à des travaux d'installation, soit 7 000€, les 28 000€ restants correspondant au coût de la borne elle-même (équipement). L'hypothèse ici est faite que ces coûts sont constants dans le temps, bien que l'évolution des technologies ou les éventuelles économies d'échelle soient susceptibles de les faire évoluer à plus long terme.

Ainsi, à horizon 2030, le déploiement des points de charge pour véhicules électriques et hybrides représentent pour les entreprises de Travaux Publics un marché potentiel de 4,9 Md€, soit environ 375 M€ en moyenne par an (2018 -2030).

En parallèle au réseau public, 6,3 millions de points de charge normale seront à déployer essentiellement dans le privé. Représentant un coût unitaire de l'ordre de 5 000 €, dont 50% consacrés aux travaux d'installation, le déploiement de ces points de charge représente ainsi un potentiel de marché de 15,75 M€ pour les installateurs. Ces points de charge seront principalement situés dans des bâtiments résidentiels et non résidentiels.

Graphique 2 : Représentation synthétique de l'estimation de marché



Repenser les aménagements

A ces montants, il faut ajouter l'ensemble des travaux induits par la mise en place des stations et plus globalement la modification de l'aménagement des quartiers avec cette nouvelle solution de mobilité durable.

En effet, le déploiement des bornes de recharge ne se résume pas à la simple transformation d'anciennes places de parking publiques en espaces de rechargement. L'installation de stations de recharge électrique amène les aménageurs à repenser la configuration des quartiers en fonction des nouveaux flux qui s'y opéreront et de la complémentarité avec les autres modes de transport (bus, trains, vélos...).

La mise en œuvre de ces technologies nouvelles de mobilité favorise aussi le développement d'innovations urbaines. Par exemple, des systèmes qui consistent à coupler des points de charge sur des réseaux d'éclairage public sont actuellement expérimentés dans des collectivités françaises ou à Londres.

Enfin, pour que le véhicule électrique soit vertueux, il faut qu'il puisse se recharger grâce à de l'énergie renouvelable. Le développement de ces sources d'énergie devra être soutenu au plus près des usages.

De nombreux débouchés supplémentaires dans les transports

D'autres perspectives ne sont pas ici explorées mais pourraient représenter d'importants marchés supplémentaires.

Par exemple, plusieurs expérimentations d'exploitation de lignes de bus électriques se déploient. C'est le cas notamment à Paris et en région parisienne, où Keolis et la RATP expérimenteront deux lignes de bus 100% électrique pendant 6 mois au second semestre 2017.

De même, les infrastructures destinées à la circulation de poids lourds sont concernées par ces évolutions. En Europe, la chancelière allemande, Angela Merkel, et le Premier ministre suédois, Stefan Löfven, ont signé un accord de collaboration qui porte sur un nouveau type d'infrastructure, testé en conditions réelles en Suède depuis l'été dernier, consistant en un tronçon équipé de caténaires alimentant des camions électriques pourvus de pantographes.

Enfin, les infrastructures de recharge dédiées aux deux-roues motorisés sont aujourd'hui presque inexistantes bien que les deux-roues soient à l'origine de près de la moitié des émissions du trafic routier en ville.

Conclusion

Enfin, derrière l'enjeu de la mobilité électrique il y a aussi celui de la fourniture de l'énergie électrique. Cet enjeu ne se trouve pas tant dans la capacité du réseau à faire face à la consommation « de croisière » des 4 ou 5 millions de véhicules électriques en circulation en 2030, mais plutôt la gestion des pics de consommation.

RTE indique qu'une contribution à la pointe du soir de ces millions de véhicules électriques serait de l'ordre de 5 gigawatts, soit l'équivalent de « la totalité de l'éclairage public et résidentiel » : une consommation importante donc mais que le système électrique pourra encaisser « du moins à l'horizon 2030 » selon l'entreprise. Elle tient également compte « d'un contexte énergétique qui pourrait être baissier » étant donné les économies potentielles liées à l'efficacité énergétique (bâtiments, éclairage public...). Le déploiement des infrastructures de recharge électriques devra donc être accompagné des investissements d'entretien et de modernisation du réseau électrique et d'éclairage public.

Au-delà du réseau existant, les nouveaux réseaux intelligents ou « smart grid » participeront aussi à la gestion de ces pics de consommation en passant de la « charge naturelle » au « pilotage dynamique ». Ils permettront par exemple aux batteries de se charger durant les périodes de creux de la demande électrique, de façon « intelligente ». Ces smart grid ouvrent également la porte à la mise en place des flux inversés d'énergie, où les batteries rechargées pourraient fournir l'énergie dont le réseau aurait besoin et se recharger quand le stockage d'énergie sur le réseau serait conséquent. Cependant, les réseaux intelligents sont aujourd'hui encore en phase d'expérimentation pour la plupart et leur généralisation nécessitera là aussi d'importants investissements.

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
01.44.13.32.22

PLAN JUNCKER : Une prolongation du Plan d'investissement pour l'Europe

A l'occasion du discours sur l'état de l'Union, le 14 septembre 2016, le président de la Commission européenne, Jean-Claude Juncker, a ouvert la voie à la prolongation du Plan d'investissement pour l'Europe. Instrument financier du « Plan Juncker », le Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS), avait en effet été créé initialement pour une durée de trois ans, dans le but de mobiliser au moins 315 milliards d'euros d'investissements avec la plus grande participation possible du secteur privé.

Un succès vanté par la Commission européenne

Le démarrage du Plan d'investissement pour l'Europe (« Plan Juncker »), lancé en novembre 2014, a été couronné de succès selon la Commission européenne. Cette réussite s'apprécie principalement sur la base des actions financées avec le soutien du Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS), instrument clé du Plan d'investissement pour l'Europe. Doté de 21 milliards d'euros (16 milliards d'euros venant du budget communautaire et 5 milliards d'euros de la Banque européenne d'investissement), le FEIS devait permettre de générer plus de 60 milliards d'euros de financements complémentaires, permettant d'atteindre 315 milliards d'euros d'investissement dans l'Union européenne d'ici à l'été 2018.

Au 9 mars 2017, près de 178 milliards d'euros avaient déjà été générés. À la fin de l'année 2016, le soutien du FEIS a permis de contribuer au financement de plus de 150 opérations au titre du volet « Infrastructures et Innovation » et de plus de 235 opérations au titre du volet « PME », ces actions faisant l'objet d'un dispositif spécifique. Cependant, les actions dans le domaine des transports restent relativement modestes, représentant seulement 9 % des opérations financées. Il s'agit d'actions aussi diverses que la contribution au financement d'une autoroute en Slovaquie ou l'acquisition de matériel ferroviaire roulant en Italie. La contribution au financement du contournement ouest de Strasbourg et au financement de deux lignes de bus à haut niveau de service, ainsi que des aménagements connexes comme des pistes cyclables, dans la région des Hauts-de-France sont les deux projets français concernant les transports.

La France est le deuxième pays bénéficiaire du plan Juncker, derrière l'Italie, avec 37 nouvelles opérations approuvées en 2016, pour un montant de 2,8 milliards d'euros, qui ont permis de mobiliser 15,8 milliards supplémentaires.

Des améliorations nécessaires

Trois évaluations du Plan d'investissement pour l'Europe ont été entreprises à l'automne 2016. La Commission a publié son [rapport d'évaluation](#) le 14 septembre. La Banque européenne d'investissement – le partenaire stratégique de la Commission dans le plan d'investissement – a présenté [son évaluation](#) le 5 octobre. Enfin, le cabinet comptable international, EY, a publié une [évaluation externe indépendante](#) le 14 novembre.

Les trois rapports d'évaluation concluent que le FEIS a déjà permis d'améliorer l'accès au financement et de mobiliser le capital privé, et ont recensé des domaines dans lesquels le plan d'investissement

pourrait être renforcé. Ces évaluations mettent notamment en relief l'importance d'une plus grande complémentarité à développer entre le FEIS et les deuxième et troisième piliers du Plan d'investissement. Pour rappel, le Plan d'investissement ne se limite pas au premier pilier (mobilisations de financements pour l'investissement) sur lequel s'appuie l'action déterminante du FEIS. Il repose également sur un deuxième pilier destiné à accroître la visibilité des projets d'investissement et un troisième pilier dédié à l'instauration d'un environnement réglementaire favorable à l'investissement.

Les évaluations mettent également en exergue l'importance d'assurer l'additionalité de tous les projets soutenus. Cela signifie que seuls les projets d'investissement qui n'auraient pu être financés en l'absence de ce plan, notamment dans le cadre des interventions « classiques » de l'Union européenne et de la Banque européenne d'investissement (BEI), devraient être retenus.

Par ailleurs, les évaluations plaident pour une plus grande complémentarité à assurer entre le FEIS et les autres financements européens (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe dans le domaine des grandes infrastructures européennes, Horizon 2020 dans le domaine de la recherche et l'innovation, les fonds structurels pour des actions de développement régional).

En outre, les évaluations mentionnent le déséquilibre des actions soutenues par le FEIS. Pour le volet « Infrastructures et Innovation », 91 % des opérations se déroulaient dans les pays de l'Europe des 15 et 93 % pour le volet « PME ». S'il est vrai qu'aucun critère de répartition géographique ou sectoriel n'était défini a priori, la couverture géographique déséquilibrée met en lumière la difficulté de contribuer au montage d'opérations de financement dans les pays d'Europe centrale et orientale. Cette démarche passe par une meilleure communication sur le fonctionnement du FEIS.

Plus largement, les évaluations mettent en relief la nécessité d'une assistance technique plus proche des besoins locaux et l'élargissement des missions d'assistance technique dans l'identification des projets potentiels. Dans cette démarche, la structure d'assistance technique (« European Investment Advisory Hub ») mise en place pour les porteurs de projets doit pouvoir jouer un rôle plus important.

Vers une prolongation du Plan d'investissement

Sur la base des évaluations indépendantes, la proposition de la Commission européenne de prolonger le Plan d'investissement pour l'Europe est actuellement en cours d'adoption législative.

Un plan d'investissement ambitieux, axé sur les défis climatiques

Dans sa proposition présentée en 2016, la Commission envisage de faire passer la garantie de l'Union de 16 milliards d'euros à 26 milliards et la BEI porte son capital de 5 milliards d'euros à 7,5 milliards. Le FEIS passerait donc de 21 milliards d'euros à 33,5 milliards. L'effet de levier est le même que pour la première version du FEIS (15), ce qui ferait passer l'objectif d'investissement total de 315 milliards d'euros à 500 milliards au minimum.

La Commission européenne plaide par ailleurs pour le renforcement des services d'assistance technique plus ciblés au niveau local dans l'ensemble de l'Union et des activités d'information de la BEI sur le plan local dans les États membres.

Dans le prolongement des préconisations des évaluations, la combinaison du FEIS et des autres financements européens est aussi au cœur de la proposition de la Commission.

La proposition étend, par ailleurs, la couverture du FEIS à un plus grand nombre de secteurs. Une attention particulière est accordée aux projets qui contribuent à l'action pour le climat conformément aux objectifs climatiques ainsi qu'aux projets impliquant des investissements dans les infrastructures transfrontières. À cet égard, La Commission propose qu'au moins 40 % des projets relevant du FEIS dans le cadre du volet « infrastructures et innovation » contribuent à l'action pour le climat conformément aux objectifs de la COP 21.

Une proposition en phase d'adoption législative

Le 6 décembre 2016, l'instance qui représente les États membres, le Conseil, a arrêté sa position sur une proposition visant à prolonger la durée d'existence du Fonds européen pour les investissements stratégiques.

Le compromis dégagé prévoit de procéder à une extension du FEIS, aussi bien en termes de durée qu'en termes de capacité financière, en mobilisant au moins 500 milliards d'euros d'investissements d'ici à 2020. Il introduit en outre certaines améliorations opérationnelles afin de tenir compte des enseignements tirés après la première année de mise en œuvre.

Co-législateur au côté du Conseil, le Parlement européen examine actuellement la proposition de la Commission. Les éléments de débat portent notamment sur la question de la couverture géographique et du rééquilibrage à assurer. Les députés européens insistent également sur la mise en place des plateformes d'investissement, structures envisagées dans le Plan d'investissement pour agréger les projets de petite taille, encore peu opérationnelles.

Si la prolongation du Plan d'investissement ne fait guère de doute, des aspects de sa mise en œuvre sont encore largement en débat. Un des points centraux est celui de l'additionnalité : il reste en effet encore à démontrer que les investissements retenus n'auraient pas eu lieu sans l'apport du FEIS. Cela suppose d'attester que les projets financés sont plus risqués que ceux financés sur les lignes classiques de la BEI.

Un autre point encore à démontrer est la capacité de combiner des fonds européens avec le FEIS. Cela suppose une capacité d'ingénierie financière, notamment dans les collectivités locales, qui est encore parfois difficile à identifier. Cela est encore plus vrai dans les pays d'Europe centrale et orientale.

Nicolas Gaubert
gaubertn@fntp.fr
Service Europe
01.44.13.31.06

Mars 2017

Des sites Web à visiter

<http://www.afse.fr>

L'Association Française de Science Economique se définit comme l'association professionnelle des économistes en France. Elle a en effet pour vocation de rassembler tous les économistes, qu'ils appartiennent à l'Université, à l'Administration ou aux entreprises afin d'encourager les échanges de connaissances que la spécialisation rend parfois difficiles. L'AFSE s'attache plus particulièrement à encourager : la recherche par la présentation, la discussion et la diffusion des travaux français et étrangers ; la qualité du débat économique en l'éclairant, de façon contradictoire et pluridisciplinaire, par une information sur les travaux des meilleurs spécialistes.

<http://www.ave-re-france.org>

Plusieurs facteurs rendent désormais incontournable l'arrivée des véhicules électriques : qualité de l'air, préservation de notre environnement et de notre santé... Pôle d'information, d'échanges et d'expertise, l'Avere-France est une association nationale créée en 1978 sous l'impulsion de la Commission Européenne. Elle rassemble les acteurs de l'écosystème de la mobilité électrique, dans les domaines industriels, commercial, institutionnel ou associatif.

Vos lectures

Numéros spéciaux – Dossiers

« Pour une politique des Transports Analyse, propositions et questions aux candidats à l'élection présidentielle 2017 » / TDIE Février 2017. – 31p.

« Travaux Maritimes et fluviaux ». – Travaux N°930 Janvier – Février 2017.- 80p.

Ouvrages

« Transformation digitale : l'avènement des plateformes » / BABINET (Gilles). – Paris : Editions Le Passeur, 12/2016. – 154p. Prix : 18,50€

Alors que la révolution digitale ne fait que commencer, les entreprises traditionnelles et les institutions publiques paraissent n'avoir qu'une vague compréhension des bouleversements qu'elles vont devoir amorcer pour rester compétitives. Beaucoup envisagent à tort cette métamorphose comme une adaptation progressive et douce. Or les règles ont radicalement changé. Ce livre, issu d'entretien avec des personnalités du management de start-up internationales, décrit ce que pourrait être l'organisation des entreprises de demain. Gilles Babinet, premier président du Conseil national du numérique, réalise une synthèse claire et accessible pour comprendre les enjeux de cette transformation digitale dans tous les secteurs de nos sociétés. – et donc de notre existence.

«Les Mobilités du futur » / COURTOIS (Nathalie). – Paris : Editeur Vincent Pichon – Varin Recherche Midi, 03.2017. – 128p. Prix : 26€

En 2050, nous dit l'Ademe dans son schéma prospectif, le parc automobile devrait se tasser, passant de plus de 35 millions à 22 millions d'unités du fait notamment d'une mutualisation plus importante des véhicules. Cette évolution s'accompagnerait d'un doublement des utilisateurs des transports collectifs et d'un quadruplement du nombre des vélos et des deux-roues motorisés. Plus que sur les nouveaux modes de transport, ce schéma met l'accent sur les nouveaux usages permis par le numérique. Cet ouvrage passe en revue les différentes formes de mobilité (connectée, durable, partagée...) et leurs perspectives.

«L'innovation financière au service du climat » / MAINELLI (Michael), BOUZIDI (Abdeldjellil). – Paris : REVUE BANQUE, 03.2017. – 126p. Prix : 20,50 €

Relevé le défi du changement climatique est probablement l'enjeu majeur de ce siècle. Mais comment assurer le financement de la transition - qui nécessite des investissements massifs en matière d'efficacité énergétique, d'équipements de production électrique et d'infrastructures urbaines ou de réseaux - vers une économie sobre en carbone ? Dans cette perspective, A. Bouzidi et M. Mainelli proposent la création et le développement de nouveaux instruments financiers, les Obligations à Impact Environnemental, pour permettre aux Etats, aux entreprises et aux investisseurs de relever le défi du changement climatique.

Juin 2017

« World Tunnel Congress » (WTC17) »

9 – 15 juin 2017. – Grieghallen, Bergen (Norvège)
 Contacts et inscription :
 AITES – Harald Riisnaes
 Tél. + 47 55 23 00 70
 E-mail: pco@firstunited.no

Octobre 2017

« 26^{ème} Rencontres nationales du transport public »

10 – 12 octobre 2017. – Marseille
 Contacts et inscription :
 GIE Objectif transport public
<http://www.rencontres-transport-public.fr>

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

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

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