



Conjoncture

UN SECTEUR CONVALESCENT EN ATTENTE DE VISIBILITE

p.4

L'activité en ce début d'année 2017 n'affiche pas de réel démarrage. Pourtant, au vu du passage au vert de plusieurs indicateurs (marchés conclus, recul des défaillances, retour de la confiance, hausse des heures intérimaires, arrêt des pertes d'emplois), l'activité devrait se raffermir ces prochains mois. Tirée par les grands projets et le léger regain de l'investissement local, l'année 2017 devrait se clôturer sous le signe d'une reprise modeste du secteur (+2,5% selon nos prévisions).

COMMENTAIRES DES CHEFS D'ENTREPRISES : Attentisme et manque de visibilité

p.8

La reprise d'activité est en marche mais demeure néanmoins contrastée avec des grands projets dynamisant l'activité mais masquant le manque de vigueur de l'activité dite « courante ». Malgré une amélioration de la conjoncture, les prix remontent difficilement en raison d'une concurrence encore forte. Par ailleurs, l'attentisme lié aux élections présidentielles, la réorganisation territoriale et les contraintes réglementaires croissantes perturbent le bon déroulement des projets : retard dans le démarrage des chantiers, des investissements retardés, allongements des délais de paiement et recul desancements d'appels d'offres sur les premiers mois de l'année 2017.



Maîtres d'ouvrage

BUDGETS PRIMITIFS 2017 DES DÉPARTEMENTS : La baisse des dépenses TP quasi stoppée : -0,6%

p.11

D'après l'analyse des budgets primitifs des départements, l'investissement des conseils départementaux reculera de -0,6%. L'hémorragie des dépenses consacrées aux Travaux Publics, -6% en 2015 et 2016 et -37% depuis 2007 devrait s'arrêter en 2017 avec une quasi stabilité des crédits évalués en légère baisse de -0,6% pour un volume de 3,6 Md€.

BUDGETS PRIMITIFS 2017 DES METROPOLES : Un maître d'ouvrage dynamique au poids croissant

p.14

Les 11 budgets primitifs de métropoles analysés totalisent 2,5 Md€ de dépenses TP pour 2017, en progression de plus de 11% par rapport à 2016. Le volume important et sa croissance élevée font de ce maître d'ouvrage un acteur incontournable pour le secteur des Travaux Publics et témoignent du dynamisme des aires urbaines et principalement métropolitaines.

SOCIETE DU GRAND PARIS : Un budget primitif 2017 en forte hausse

p.19

La Société du Grand Paris (SGP) a adopté un budget prévisionnel 2017 en forte hausse témoignant de la montée en puissance des travaux du projet Grand Paris Express. La ligne 15 est désormais dans une phase opérationnelle de même que plusieurs gares parmi les 68 nouvelles qui doivent voir le jour. Par ailleurs, la participation de la SGP au financement d'autres projets franciliens (prolongement des lignes 11 et 14, RER E...) se poursuit.

6ème BAROMÈTRE DES COLLECTIVITÉS FNTP – LE MONITEUR : Les investissements prêts à repartir ?

p.21

La 6ème vague du Baromètre FNTP – Le Moniteur confirme l'inflexion sur les perspectives des collectivités locales observée lors de la précédente enquête avec une part des collectivités prévoyant une hausse de leurs dépenses en infrastructures en progression. Les propositions de la FNTP pour relancer et sécuriser l'investissement ont été testées avec un accueil particulièrement positif pour l'éligibilité au FCTVA des dépenses d'entretien et pour la présentation de l'état du patrimoine dans le rapport d'orientation budgétaire de fin de mandat.



ENGAGEMENTS DE CAMPAGNE D'EMMANUEL MACRON : Des enjeux immédiats pour les investissements et la politique d'infrastructures

p.25

Emmanuel Macron s'est engagé à lancer un plan d'investissement public ambitieux de 50 Md€ sur le quinquennat. Cet article synthétise les enjeux liés plus spécifiquement à la future politique d'infrastructures et d'aménagement des territoires, en particulier en ce qui concerne sa gouvernance et son financement.

LES INFRASTRUCTURES, UN PILIER DE LA REDUCTION DES INEGALITES TERRITORIALES

p.31

Tandis que les annonces de plans d'infrastructures se multiplient au niveau mondial, le travail de recherche de la Banque de France, « [To what extent can long-term investment in infrastructure reduce inequality ?](#) », réalisé par Emma Hooper, Sanja Peters et Patrick Pintus, démontre de façon empirique la contribution des infrastructures à la réduction des inégalités sociales. Néanmoins, en période de crise pour conserver le rôle de « stimulus économique » des infrastructures, de nouveaux modes de financement doivent être pensés.

TRANSITION NUMERIQUE ET INFRASTRUCTURES : Quels impacts pour les Travaux Publics ?

p.37

Le numérique aura des conséquences majeures sur les infrastructures à plusieurs niveaux : sur le cycle de vie des infrastructures, sur les besoins additionnels liés aux nouveaux usages numériques et sur la mutation vers des infrastructures « intelligentes ». Cet article propose ainsi de mettre en lumière ces différents impacts.

LA REVISION DE LA DIRECTIVE « EUROVIGNETTE » ET LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

p.43

La Commission européenne a présenté le 31 mai dernier son « paquet routier », qui comprend un large éventail de propositions législatives concernant le transport routier. L'ambition de cette série de mesures est de fixer un cadre en faveur d'une mobilité décarbonée, compétitive et connectée. Outre le recours à des carburants alternatifs et au développement du numérique, un des moyens pour encourager des transports plus économes en énergie consiste à prendre en compte les coûts externes (pollution atmosphérique, bruit...) dans la tarification des infrastructures routières.

INFOS CHANTIERS – 1er TRIMESTRE 2017

p.46



Actualité documentaire

UN SECTEUR CONVALESCENT EN ATTENTE DE VISIBILITE

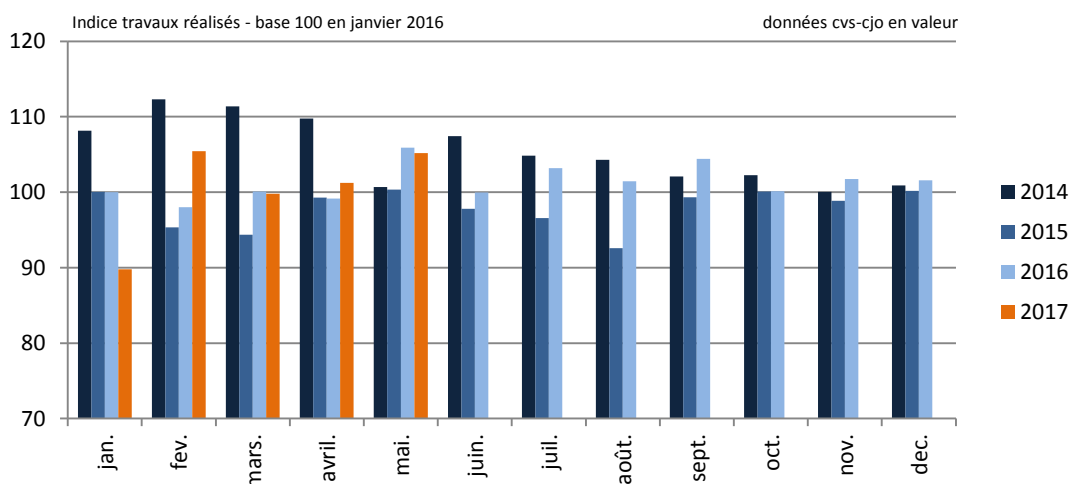
L'activité en ce début d'année 2017 n'affiche pas de réel démarrage. Pourtant, au vu du passage au vert de plusieurs indicateurs (marchés conclus, recul des défaillances, retour de la confiance, hausse des heures intérimaires, arrêt des pertes d'emplois), l'activité devrait se raffermir ces prochains mois. Tirée par les grands projets et le léger regain de l'investissement local, l'année 2017 devrait se clôturer sous le signe d'une reprise modeste du secteur (+2,5% selon nos prévisions).

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

Une reprise en demi-teinte Un début d'année moins dynamique que prévu

Si l'année 2016 a marqué la fin de 8 années ininterrompues de crise pour le secteur des Travaux Publics, la reprise d'activité en 2017 manque de vigueur. Les travaux réalisés sont à peine stables de janvier à mai (-0,3% par rapport à janvier-mai 2016). D'après les résultats provisoires, l'activité en mai recule légèrement (-0,7% comparé à mai 2016).

Graphique 1 : Une stagnation de l'activité



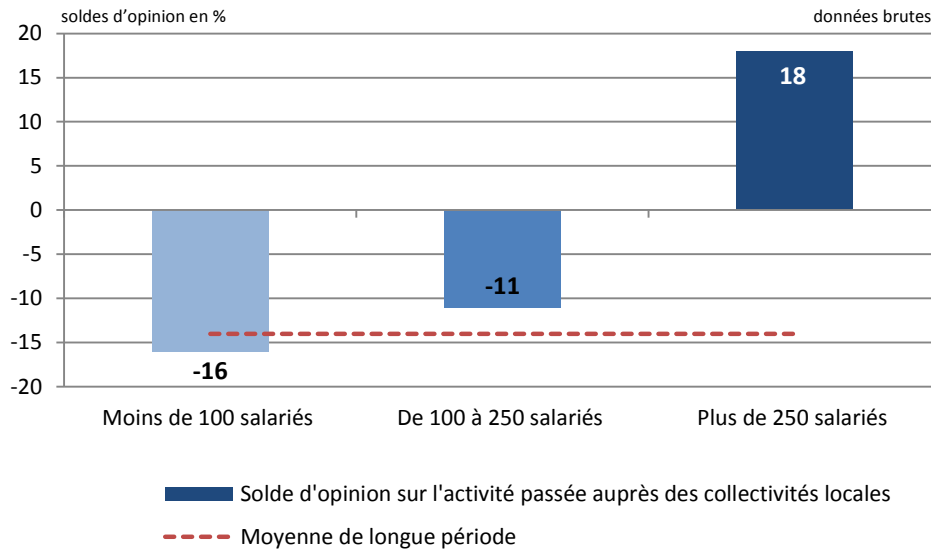
Source : Enquête mensuelle FNTP

Un redressement très hétérogène pénalisé par la fusion des intercommunalités

Comme en témoignent les commentaires de nos chefs d'entreprises interrogés en avril 2017 (cf. DE 157 - Commentaires), le redressement du secteur des Travaux Publics demeure très contrasté.

Si les grands projets tels que le Grand Paris et les quelques opérations de grande ampleur au niveau régional (plan de relance autoroutier, Plan France Très Haut Débit, transports en commun,...) sont vecteurs de croissance, l'activité dite « courante » reste encore morose.

Graphique 2 : Une activité auprès des collectivités locales maussade



Source : Enquête d'opinion FNTP/INSEE

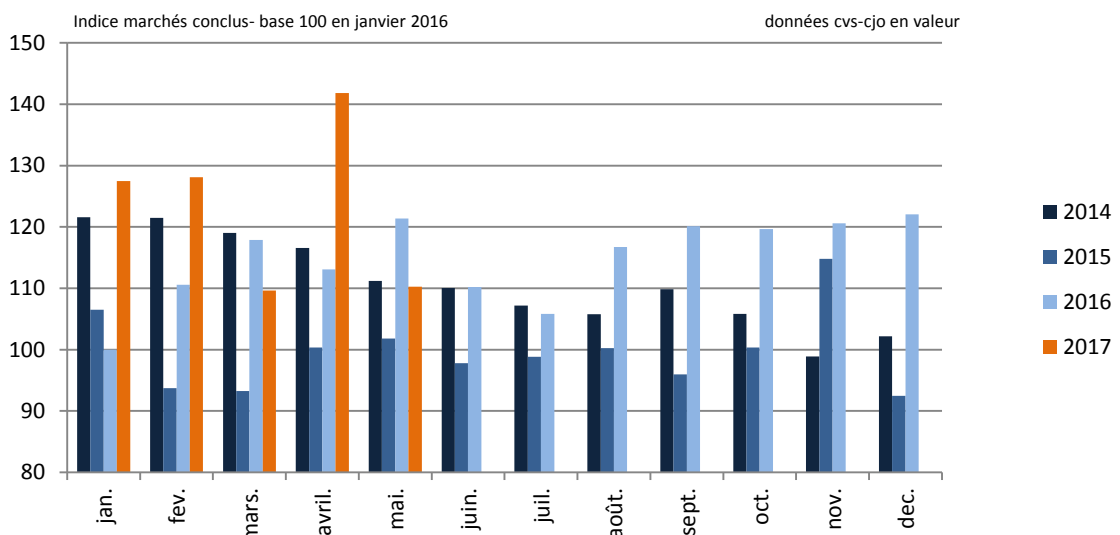
Dans ce contexte de regain d'activité encore fragile, la fusion des intercommunalités au 1^{er} janvier 2017 a également retardé la réalisation des travaux. En avril, les chefs d'entreprises de moins de 250 salariés ont déclaré avoir eu, en majorité, une baisse d'activité auprès des collectivités locales au 1^{er} trimestre 2017. En effet, les soldes d'opinion sur l'activité passée pour les entreprises de moins de 250 salariés sont négatifs. Le solde d'opinion pour les entreprises de moins de 100 salariés est même inférieur à sa moyenne de longue période.

Des perspectives d'activité plus encourageantes pour le 2nd semestre

Des marchés conclus bien orientés

Malgré un recul en mai (-9,2% comparé à mai 2016), les marchés conclus progressent sur les 5 premiers mois de l'année 2017 (+9,7% par rapport à janvier-mai 2016). Même si ce dynamisme est fortement lié aux attributions de la ligne 15 Sud dans le cadre du Grand Paris, les prises de commandes progressent aussi dans la plupart des spécialités (d'après les enquêtes de [l'USIRF](#), des [Canalisateurs de France](#) et du [SERCE](#)) et des régions.

Graphique 3: Les prises de commandes en hausse

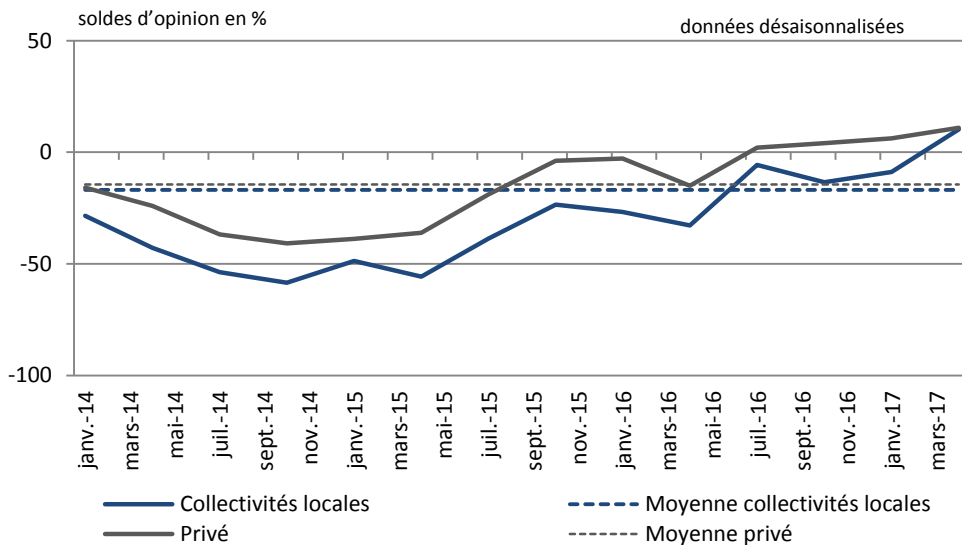


Source : enquête mensuelle FNTP

Un retour de la confiance des chefs d'entreprises

Le moral des chefs d'entreprises interrogés en avril ([enquête d'opinion d'avril 2017](#)) s'améliore nettement. Seuls 8% des chefs d'entreprises anticipent une baisse d'activité au 2^{ème} trimestre 2017. Cet optimisme concerne à la fois les perspectives auprès du secteur privé et celles auprès des collectivités locales. Les soldes d'opinion sur l'activité future auprès du secteur privé et auprès des collectivités locales sont positifs et se situent au-dessus de leur moyenne de longue période. Ce retour de la confiance des chefs d'entreprises touche toutes les spécialités et la plupart des régions même si certaines disparités persistent.

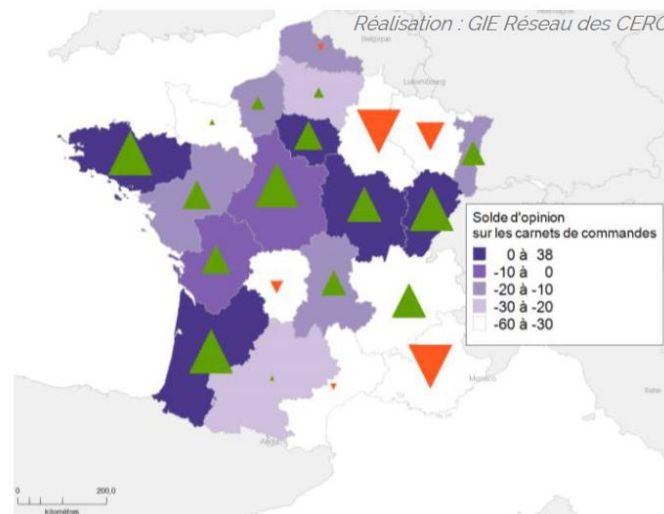
Graphique 4 : Des perspectives encourageantes auprès de la clientèle privée et publique



Source : enquête d'opinion FNTP/INSEE

En lien avec cette amélioration des perspectives d'activité, l'opinion des chefs d'entreprises sur le niveau des carnets de commandes s'améliore également. Même si le solde d'opinion sur les carnets de commandes demeure négatif, il dépasse sa moyenne de longue période indiquant une hausse des carnets de commandes en avril par rapport au trimestre précédent. Au niveau régional, les carnets de commandes se garnissent dans la plupart des régions à l'exception du Grand Est, du Nord et du Sud-Est.

Carte 1 : Des carnets de commandes qui se garnissent



Variation du solde d'opinion par rapport à la moyenne de longue période depuis le 1er trimestre 2004

▲ En hausse
▼ En baisse

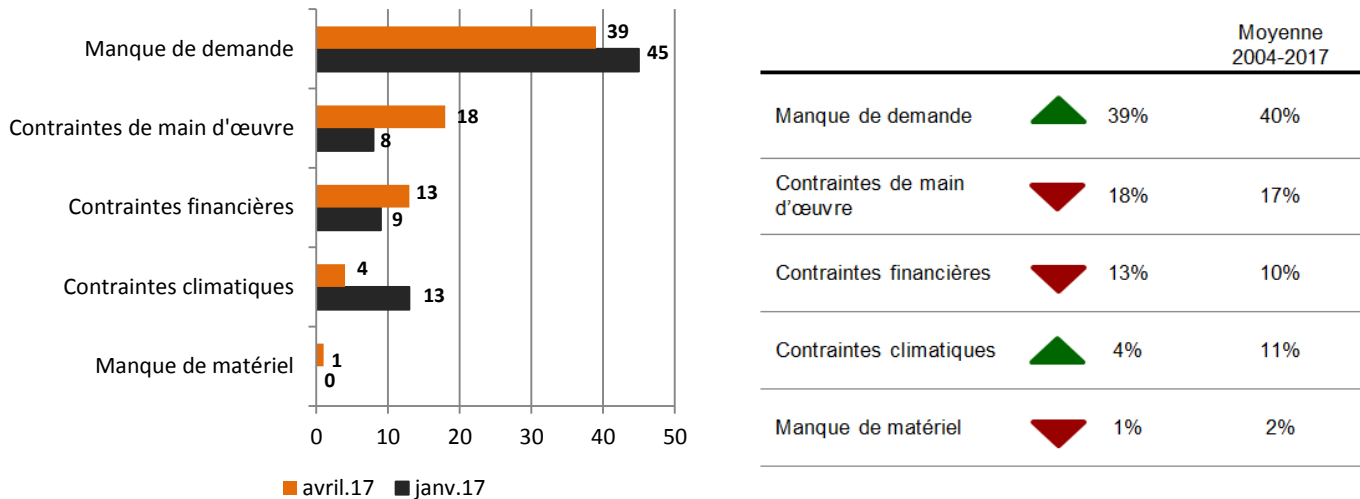
Source : FNTP/INSEE, solde d'opinion non CVS**

L'émergence de nouvelles contraintes de production

Même si le manque de demande reste le principal frein à la production, de nouvelles contraintes émergent reflétant une amélioration de la conjoncture.

Les contraintes financières réapparaissent avec 13% des chefs d'entreprises déclarant en subir les effets. Ces contraintes financières accrues témoignent d'un besoin de trésorerie plus important en lien avec le financement de la reprise et avec un allongement des délais de paiements des clients.

Graphique 5: Des besoins de main-d'œuvre et des contraintes financières croissantes



Source : enquête d'opinion FNTP/INSEE

Les besoins de main d'œuvre resurgissent. En avril, 18% des chefs d'entreprises déclarent que les besoins de main d'œuvre ont freiné la réalisation des chantiers. Pour la première fois depuis 2008, la contrainte de main d'œuvre est supérieure à sa moyenne de longue période. La dynamique des heures intérimaires le corrobore (+11,7% d'heures intérimaires de janvier à mai 2017/janvier-mai 2016, soit près de 6 000 intérimaires supplémentaires en équivalent temps plein comparé au niveau enregistré sur janvier à mai 2016). En revanche, en raison du manque de visibilité, cela ne traduit pas encore par une hausse des effectifs ouvriers permanents.

Conclusion

Si les perspectives d'activité à court terme sont plutôt encourageantes, le secteur des Travaux Publics manque de visibilité à moyen terme et reste dans l'attente des premières décisions du gouvernement en matière de politique d'infrastructures et d'investissement local. Compte tenu de la forte dépendance du secteur à la commande publique, ces choix détermineront l'avenir des Travaux Publics sur ces 5 prochaines années (cf. DE 157 – Engagements de campagne d'Emmanuel Macron).

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

COMMENTAIRES DES CHEFS D'ENTREPRISES : Attentisme et manque de visibilité

La reprise d'activité est en marche mais demeure néanmoins contrastée avec des grands projets dynamisant l'activité mais masquant le manque de vigueur de l'activité dite « courante ». Malgré une amélioration de la conjoncture, les prix remontent difficilement en raison d'une concurrence encore forte. Par ailleurs, l'attentisme lié aux élections présidentielles, la réorganisation territoriale et les contraintes réglementaires croissantes perturbent le bon déroulement des projets : retard dans le démarrage des chantiers, des investissements retardés, allongements des délais de paiement et recul desancements d'appels d'offres sur les premiers mois de l'année 2017.

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

Activité, obstacles à la production et perspectives des Travaux Publics

- « Absence de projets importants. Lenteur administrative due à la fusion des régions et également à la fusion des communautés de communes. »
- « Activité stable par à la même époque l'année dernière. Toujours aussi peu de visibilité en zones rurales heureusement compensée par des perspectives de croissance sur les métropoles. Forte tension concurrentielle sur les prix malgré des perspectives mieux orientées. »
- « Une forte augmentation des appels d'offres qui laisse envisager un meilleur carnet de commandes mais une activité pour 2018 plutôt que 2017. »
- « Il manque de visibilité dans notre secteur. C'est très difficile à gérer et les élections n'arrangent rien à la situation. »
- « Des perspectives bonnes grâce « exclusivement » au dynamisme de l'Île de France. Une analyse sur la région Centre serait très pessimiste. »
- « Mise en place de la loi NOTRe trop lente bloquant la mise en place des travaux. »
- « Des petits travaux mais pas de gros chantiers. »
- « Le marché du travail devient tendu sur certains postes notamment les chargés d'études. »
- « Activité relativement élevée à cette époque contrairement aux années précédentes. »
- « Activité en légère hausse dans les réseaux. »
- « La commande publique s'est réveillée. »
- « Très peu de marchés publics. Heureusement, il y a une grosse reprise dans le privé. »
- « Le début de l'année est maigre en dossiers d'appels d'offres tant dans le public que dans le privé. »
- « Beaucoup de projets mais rien n'avance réellement et concrètement. Attentisme des élus bloquant la commande publique. »
- « Le 1^{er} trimestre 2017 a été calme en appels d'offres comme les années précédentes à cause du vote tardif des budgets. Depuis le 15 mars, nous notons une relance des dossiers d'appels d'offres. »
- « Les délais de réalisation ont tendance à se raccourcir. »

- « On ressent une légère relance. »
- « 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. »
- « Peu de prises d'affaires depuis le début de l'année. On constate un certain immobilisme en attente des présidentielles aussi bien publics que privés. »
- « Difficultés à renouveler le carnet de commandes. »
- « L'année 2017 se présente beaucoup mieux que 2016. Il y a encore une irrégularité dans les appels d'offres publics. »
- « Très peu de visibilité pour l'avenir surtout à cause du groupement de communes. »
- « Je pense que la crise est derrière nous, enfin je l'espère. »
- « Un meilleur début d'année que 2016 qui restera une année difficile. Carnets de commandes corrects qui nous emmènera jusqu'aux vacances d'été. Pour la suite, nous avons quelques perspectives d'activité encourageantes mais la mise en place des nouvelles collectivités est laborieuse. Les investissements sont bloqués. »
- « Effet massue des grands projets qui masque la faible activité du marché courant. »
- « Activité maintenue. Le niveau de prix n'augmente pas, un volume d'affaires qui cependant diminue considérablement en appels d'offres car les budgets ne sont pas votés. »
- « Nous manquons de main d'œuvre pour réaliser nos chantiers. Il y a une insuffisance de candidats. »
- « La France retient son souffle ! Vivement que les élections soient passées et que le pays se remette enfin au travail. La cascade d'élection et la mise en place de la loi NOTRe ont totalement figé le secteur rural où les investissements privés ne font pas légion. Pour survivre, les PME situées dans les milieux ruraux doivent aller en ville offrir leurs services. »
- « Sensible reprise de l'activité dans notre secteur. »
- « Les contrats sont signés et pourtant les travaux tardent à démarrer. De quoi vient cette inertie, cet immobilisme ? Manque de liquidités ? Manque d'enthousiasme généralisé ? »
- « Le début d'année est un peu mou. »
- « 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. »
- « Nos clients privés tardent de plus en plus à prendre leurs décisions. Ils sont contraints par les nouvelles règles de contrôle de respect de la concurrence ce qui nous entraîne un manque d'activité et une diminution de nos délais de préparation préjudiciable à la sécurité et à l'efficacité. »
- « Les marchés publics (collectivités, départements, régions) peinent à repartir et le niveau de prix sur ce type de marchés est très faible voire anormalement bas. »
- « Les élections perturbent les chantiers. »
- « Nouveau trou d'air dans les appels d'offres au 1^{er} trimestre 2017. Beaucoup d'attentisme lié aux réorganisations territoriales. »
- « Activité correcte en région Bourgogne-Franche Comté et Rhône-Alpes. Activité très faible en région Lorraine qui ne fait que baisser. La région Lorraine est une région sinistrée en ce qui concerne la commande publique. »
- « Période supérieure à la normale mais malgré notre enthousiasme on ne peut présager de ce que sera le mois de juin, juillet et suivants. »
- « Pas ou peu d'appels d'offres dans notre secteur. Cela ne permet pas de donner du travail à tout le monde et nous sommes obligés de répondre au-delà de notre champ d'action habituel. De plus, nos politiques avec leur campagne laborieuse ne nous aident pas dans notre tâche. Conclusion, vivement que les élections soient terminées. »
- « Difficultés de conserver une planification stable des chantiers en fonction des contraintes clients. Difficulté à recruter des profils performants. »
- « 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. »

Prix, délais de paiement et trésorerie

- « Très peu d'appels d'offres émis par la métropole ce qui entraîne une grande chute des prix. »
- « La reprise d'activité est réelle, les appels d'offres significatifs étant beaucoup plus nombreux qu'à la même période l'an dernier. Cependant, les problématiques des délais de paiement sont persistants. »
- « Les prix de vente sont toujours très bas malgré un volume d'affaires supérieur à celui du 1^{er} trimestre 2016. Toujours plus de contraintes (déchets, social,...) et des délais de paiement qui augmentent. »
- « Prix encore anormalement bas. Décrochage dans le démarrage des chantiers de plus en plus fréquent. Les délais de paiement s'allongent. »
- « Le regroupement des communes a-t-il été mis en place au bon moment ? Les effectifs publics étaient-ils réellement prêts ? Pour un chantier similaire sur une même commune, le délai de paiement est passé d'environ 3 semaines à 5-6 semaines. Si la rigueur au sein des collectivités n'est pas au rendez-vous, cela engendre des problèmes de trésorerie pour les entreprises. Le manque de volume amène à inciser les prix. »
- « Le délai d'adjudication est trop long, parfois supérieur à 4 mois par rapport à la date de réponse de l'appel d'offres. Cela entraîne un manque de visibilité (en particulier pour les MAPA). »
- « Chute des tarifs depuis 5 ans. »
- « Gros retard de paiement des maîtres d'ouvrages. »
- « Malgré une augmentation de la masse d'affaires à répondre, les prix ne remontent toujours pas et la concurrence est toujours aussi forte. »
- « Plus de visibilité mais les prix ne remontent pas. »
- « Malgré une reprise de l'activité, les prix sont toujours à la baisse. »
- « Les délais de paiement s'allongent avec la restructuration des territoires. En plus, les contraintes ne cessent d'augmenter. »
- « Les délais de paiement de notre clientèle sont de plus en plus longs ce qui peut engendrer des problèmes de trésorerie. »
- « Le prix des marchés publics ne nous permet pas d'investir suffisamment pour rénover le matériel. Les délais de paiement de l'administration augmentent. »
- « La trésorerie s'effondre depuis le début de l'année en raison de la mise en œuvre de la loi NOTRe. Nous avons beaucoup de collectivités qui se sont regroupées et qui ne savent pas quand elles pourront nous régler. »
- « Les collectivités locales ne respectent pas leur délais de paiement. Les marges sont catastrophiques. Les papiers et documents à établir sont de plus en plus lourds. Les révisions de prix de 2015-2016 ont massacré les résultats et les bilans des entreprises. »

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

BUDGETS PRIMITIFS 2017 DES DÉPARTEMENTS : La baisse des dépenses TP quasi stoppée : -0,6%

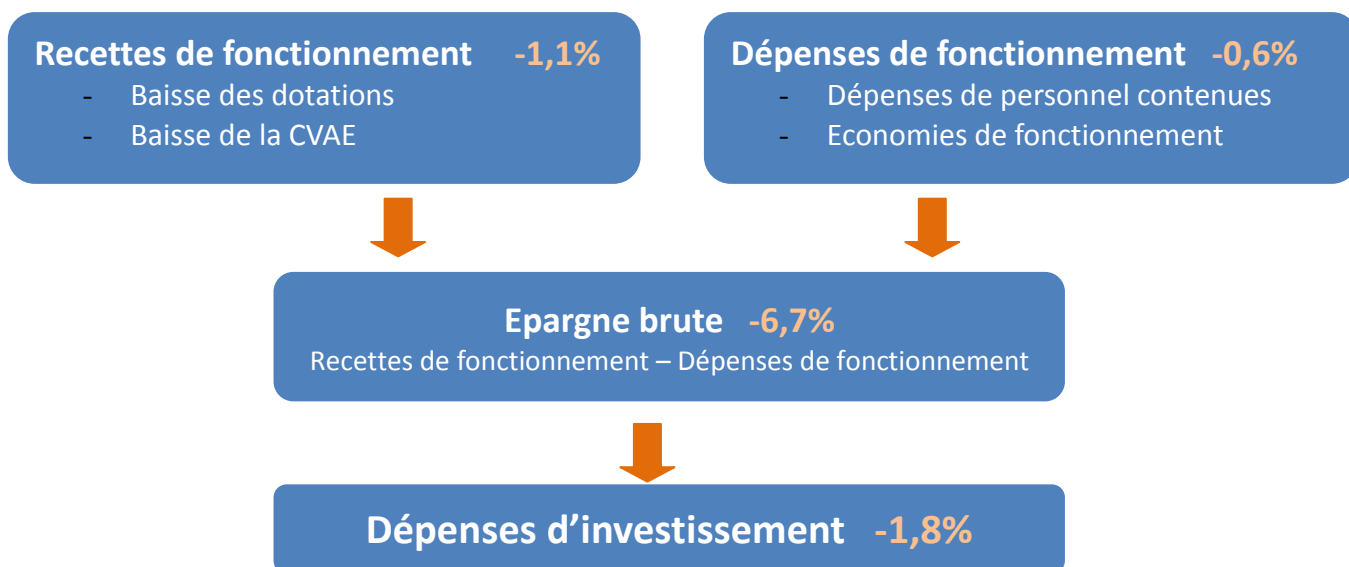
D'après l'analyse des budgets primitifs des départements, l'investissement des conseils départementaux reculera de -0,6%. L'hémorragie des dépenses consacrées aux Travaux Publics, -6% en 2015 et 2016 et -37% depuis 2007 devrait s'arrêter en 2017 avec une quasi stabilité des crédits évalués en légère baisse de -0,6% pour un volume de 3,6 Md€.

NB : les données de cette note sont établies à partir des budgets primitifs de 94 départements métropolitains le budget du Lot-et-Garonne n'étant pas disponible.

L'investissement des départements baissera moins fortement en 2017

Les dépenses totales des départements devraient poursuivre leur décroissance en 2017 (-1 Md€), conséquence des efforts de gestion des conseils départementaux mais aussi du choix de retarder encore les investissements.

Grandes masses budgétaires des départements



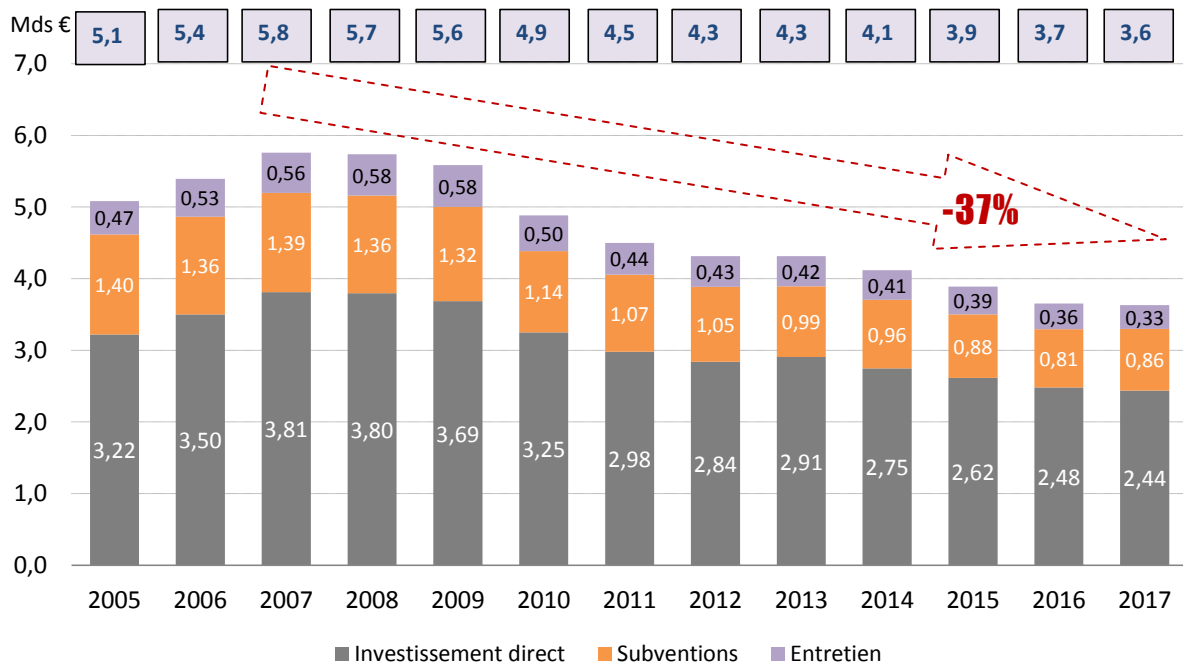
Source : FNTP – Budgets primitifs traités par SFL Le Forum

Les départements prévoient des recettes de fonctionnement en baisse de plus de 1%, plombées par la réduction des dotations et le net recul de la CVAE. Les dépenses de fonctionnement, en diminution, témoignent des efforts consentis mais cette baisse ne sera pas suffisante pour faire croître l'autofinancement qui reculera de près de 7%. Dans ce contexte, l'investissement des conseils départementaux devrait fléchir de 1,8%. Pourtant, leurs dépôts au Trésor se situe à un niveau très élevé : à fin novembre 2016 ils atteignent 4,4 Md€ contre 3,6 Md€ un an auparavant.

L'érosion des dépenses TP endiguée en 2017

Les dépenses TP (part travaux de l'investissement direct, subventions et travaux d'entretien) baisseront en 2017 mais la baisse importante observée ces dernières années semblent stoppée : l'évolution est évaluée à -0,6%. Sur les 10 dernières années, le recul des dépenses TP atteint 37%.

Graphique 1 : Evolution des dépenses TP des départements depuis 2005



Source : FNTF – 94 budgets primitifs traités par SFL Le Forum

Tableau 2 : Evolution des composantes des dépenses TP dans les BP 2017

	Investissement direct	Subventions	Entretien	Dépenses TP
En hausse	45	47	35	46
Stable	0	1	1	0
En baisse	49	46	58	48
Evolution	-1,7%	+5,8%	-7,7%	-0,6%
Variation	-43,3 M€	+47,2 M€	-26,0 M€	-22,1 M€

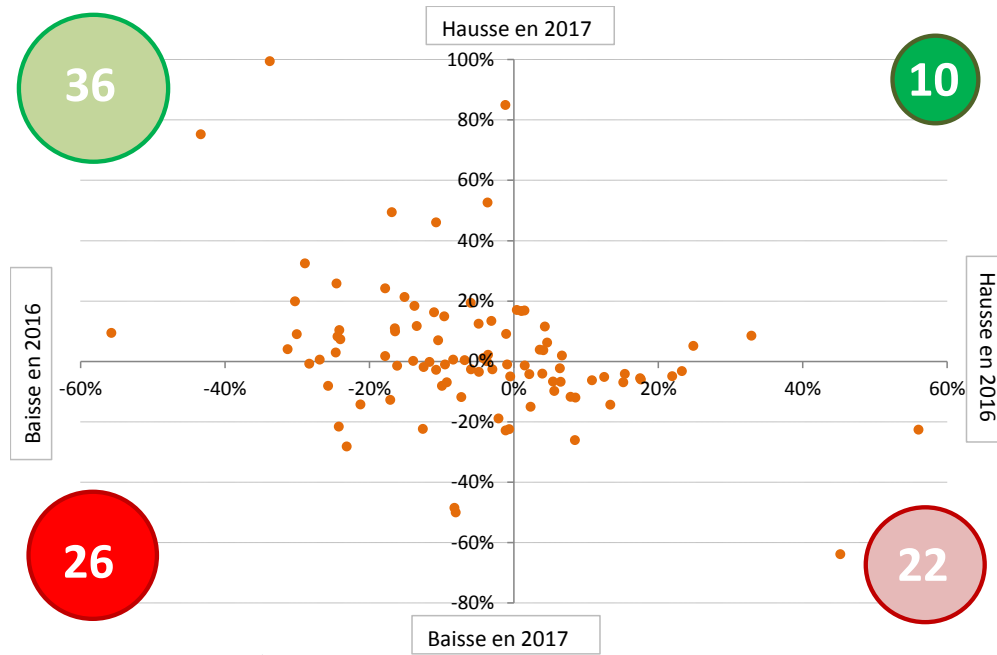
Source : FNTF – 94 budgets primitifs traités par SFL Le Forum

Malgré ce nouveau recul, deux enseignements positifs peuvent être retirés de l'analyse des dépenses TP prévues pour 2017 :

- Ces dépenses devraient augmenter dans la moitié des conseils départementaux, parfois avec des progressions supérieures à 10%.
- Les subventions versées aux autres collectivités, après avoir fortement baissé ces dernières années, repartent à la hausse (+6%) ce qui devrait encourager les communes et les intercommunalités à investir.

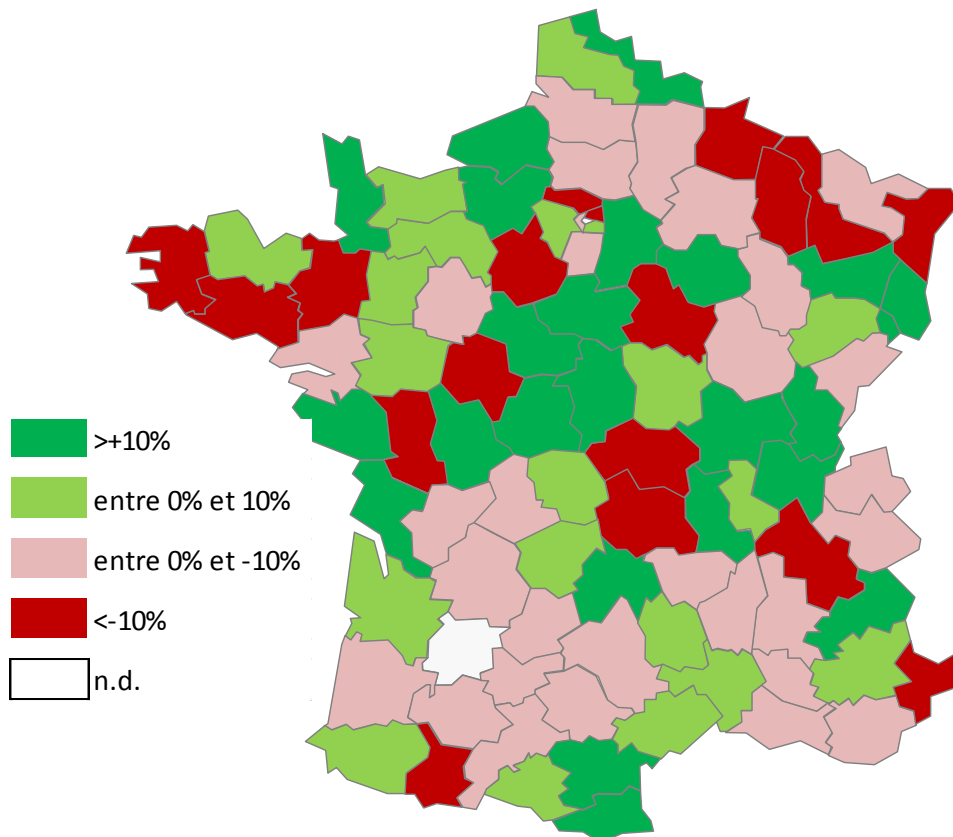
Toutefois, l'activité Travaux Publics des entreprises auprès du client départemental restera globalement atone et ce n'est pas de ce maître d'ouvrage que viendra la reprise du secteur en 2017.

Graphique 2 : Répartition des départements selon l'évolution de leurs dépenses TP en 2016 et 2017



Source : FNTF – 94 budgets primitifs traités par SFL Le Forum

Carte 1 : Répartition des départements selon l'évolution de leurs dépenses TP



Source : FNTF – 94 budgets primitifs traités par SFL Le Forum

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

BUDGETS PRIMITIFS 2017 DES METROPOLES : Un maître d'ouvrage dynamique au poids croissant

Les 11 budgets primitifs de métropoles analysés totalisent 2,5 Md€ de dépenses TP¹ pour 2017, en progression de plus de 11% par rapport à 2016. Le volume important et sa croissance élevée font de ce maître d'ouvrage un acteur incontournable pour le secteur des Travaux Publics et témoignent du dynamisme des aires urbaines et principalement métropolitaines.

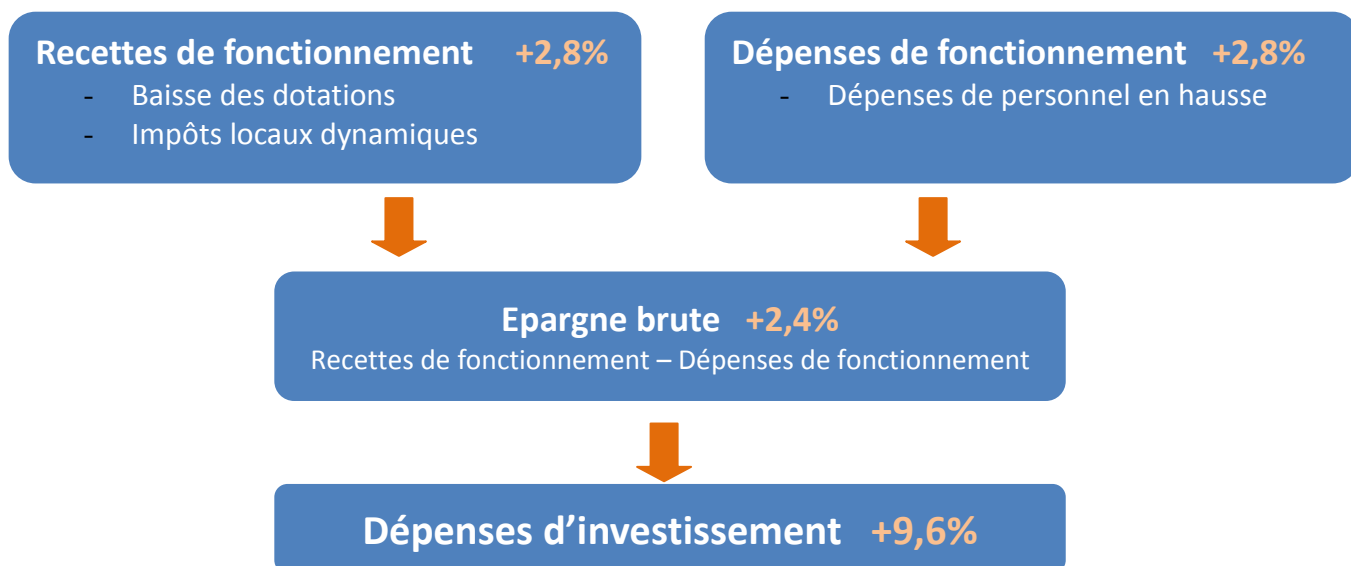
NB : les résultats de cette étude se basent sur les budgets primitifs 2017 de 11 métropoles (Bordeaux Métropole, Brest Métropole, la Métropole européenne de Lille, le Grand Lyon, Nantes Métropole, l'Eurométropole de Strasbourg, Grenoble-Alpes Métropole, Nice-Côte-d'Azur, Rennes Métropole, Rouen Normandie et Toulouse Métropole).

L'investissement des métropoles dynamique en 2017

Les métropoles, comme les autres collectivités, subissent une baisse de leurs dotations depuis plusieurs années. La nette augmentation des impôts locaux dans les métropoles en 2017 (+3,5%) permet toutefois de la compenser. Au total, leurs recettes de fonctionnement (+2,8%) progressent à un rythme comparable à leurs dépenses de fonctionnement (+2,8%). Parmi ces dernières, les dépenses de personnel augmentent dans toutes les métropoles et de 4,5% en moyenne pour l'ensemble.

L'épargne brute (recettes de fonctionnement – dépenses de fonctionnement) s'établit à 1 Md€ (+2,4% soit 23 M€ de plus). Les dépenses totales d'investissement (hors remboursement de dette) du budget principal se montent à 2,8 Md€ (+9,6%).

Grandes masses budgétaires des métropoles



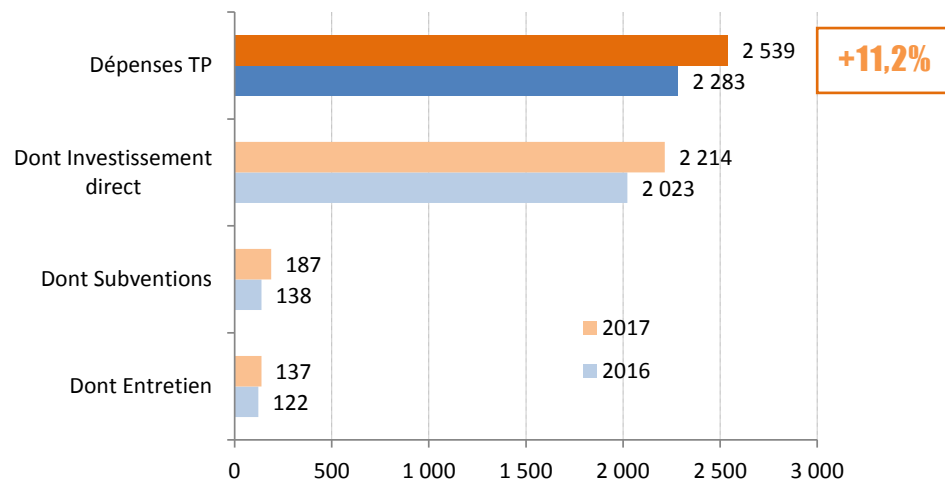
Source : Budgets primitifs de 11 métropoles traités par SFL – Le Forum

¹ Voir la méthodologie en page 5

Les dépenses TP en hausse de 11% en 2017

Les dépenses en Travaux Publics inscrites dans les budgets primitifs des 11 métropoles étudiées atteignent 2,5 Md€ en 2017, en hausse de 11,2% par rapport à 2016. Chaque composante des dépenses TP (investissement direct, subventions et entretien) ainsi que chaque grand poste de dépenses (Transports, Voirie, Eau & Assainissement, Aménagements urbains et Energie, environnement, déchets) voit son montant croître.

Les dépenses TP des métropoles en 2016 et 2017 (budget principal + budgets annexes)

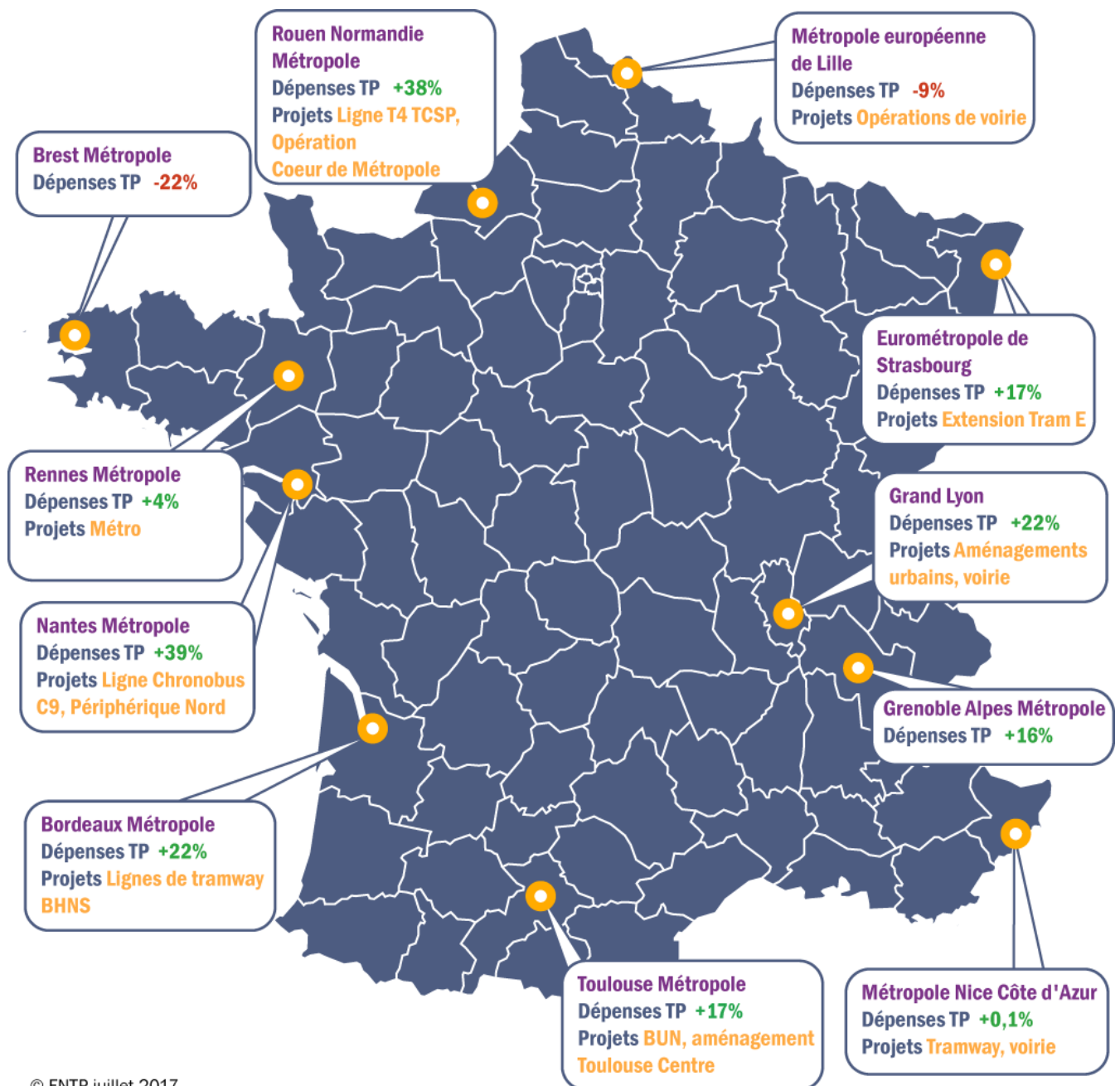


Source : Budgets primitifs de 11 métropoles traités par SFL - Le Forum

➡ Au 1^{er} janvier 2017, les métropoles se sont vues transférer le linéaire de voirie départementale situé sur leur territoire.

Linéaire de voirie transféré du département à la métropole

Département	Métropole	Voirie Transférée (km)	Linéaire du département avant transfert (km)	Part du réseau transférée	Documents
Gironde	Bordeaux	130	6487	2%	Lien
Nord	Lille	800	5310	15%	Lien
Isère	Grenoble	442	5160	9%	Lien
Seine-Maritime	Rouen	700	6433	11%	Lien
Ille-et-Vilaine	Rennes	495	5217	9%	Lien (p. 298)
Hérault	Montpellier	400	5000	8%	Lien
Bouches-du-Rhône	Marseille-Aix	-	3058	-	
Haute-Garonne	Toulouse	550	6645	8%	Lien
Bas-Rhin	Strasbourg	-	3660	-	
Finistère	Brest	45	3560	1%	Lien
Loire-Atlantique	Nantes	277	4460	6%	Lien
Alpes-Maritimes	Nice	800	2630	30%	Lien
Meurthe-et-Moselle	Nancy	120	3313	4%	Lien (p. 20)

Evolution des dépenses TP dans 11 métropoles






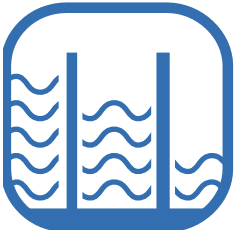
© FNTP juillet 2017

A savoir : la métropole du Grand Nancy a voté pour la 1^{ère} fois son budget primitif sous la nouvelle nomenclature. Ses données seront donc intégrées l'année prochaine pour le calcul de l'évolution des dépenses TP de l'ensemble des métropoles.

Pour 2017, la métropole du Grand Nancy prévoit 68 M€ de dépenses TP dont près de 26 M€ pour la voirie métropolitaine.

Le budget primitif 2017 de la métropole Aix-Marseille-Provence ne nous permet pas de réaliser des comparaisons avec l'année 2016, il a donc été exclu de l'analyse.

Evolution des dépenses en travaux par grand poste

Transports urbains et gares			
	2016	2017	<ul style="list-style-type: none"> - Les dépenses en transports urbains représenteront plus d'un milliard d'euros et afficheront une croissance de 6,8%. - Ces dépenses sont dynamiques à Bordeaux et Nice (travaux de tramway) mais pas à Lille où elles reculent. - Le métro de Rennes concentre la moitié de ces crédits. - A Lyon, Grenoble et Toulouse, les dépenses dans les transports urbains sont inscrites dans les budgets d'un syndicat dédié.
	1 015 M€	1 085 M€ +6,8%	
Voirie et routes			
	2016	2017	<ul style="list-style-type: none"> - Les dépenses en voirie progresseront de 10% et atteindront 733 M€ pour les 11 budgets de métropoles analysés. - Ce rebond est en partie lié au transfert de la voirie départementale aux métropoles. - La hausse est plus notable à Lille, Lyon et Nantes. -15% des crédits sont des dépenses d'entretien.
	665 M€	733M€ +10,2%	
Eau & assainissement			
	2016	2017	<ul style="list-style-type: none"> - Les dépenses consacrées au domaine de l'eau & assainissement s'élèveront à 430 M€, en hausse de près de 17%. - La somme des budgets annexes de l'eau s'établit à 142 M€ (+15%), celle des budgets annexes de l'assainissement à 219 M€ (+17%). - C'est à Lyon, Strasbourg et Rouen que les progressions sont les plus importantes.
	368 M€	430M€ +16,9%	
Aménagements urbains			
	2016	2017	<ul style="list-style-type: none"> - Les dépenses d'aménagement urbain qui incluent les opérations d'aménagement urbain mais aussi l'éclairage, les stades etc. pèseront 235 M€ en 2017, en croissance de plus de 26%. - 30% de ces crédits sont des subventions versées aux autres collectivités.
	186 M€	235M€ +26,3%	
Energie, environnement, déchets			
	2016	2017	<ul style="list-style-type: none"> - L'énergie, l'environnement (lutte contre les inondations par exemple) et les déchets ne pèseront que 56 M€ en 2017 (+14% par rapport à 2016). - Un tiers de ces dépenses provient du budget annexe « Ordures ménagères ».
	49 M€	56M€ +14,3%	

Au 1^{er} janvier 2018, le nombre de métropoles passera à 22. Après Nancy en juillet 2016, Dijon, Orléans et Tours sont également devenues des métropoles au cours du 1^{er} semestre 2017 et seront rejointes prochainement par Clermont-Ferrand, Metz, Saint-Étienne et Toulon. Chaque région aura donc au moins une métropole sur son territoire. Le volume de leurs dépenses TP devrait alors s'approcher de celui des départements.

Méthodologie

Les données prises en compte dans le calcul des dépenses TP sont la part travaux de l'investissement direct (Article 23), les subventions (Article 204) et l'entretien (Article 615) des sous-fonctions des fonctions suivantes :

Fonction 4 - Culture, Vie sociale, Jeunesse, Sports et Loisirs : stades

Fonction 5 - Aménagement des territoires et habitat : espaces verts urbains, éclairage public, électrification, opérations d'aménagement, autres actions d'aménagement urbain

Fonction 7 - Environnement : tri, valorisation et traitement des déchets, politique de l'eau, eau potable, assainissement, eaux pluviales, lutte contre les inondations, réseaux de chaleur et de froid, énergies photovoltaïque, éolienne, hydraulique, préservation du patrimoine naturel, environnement des infrastructures de transport.

Fonction 8 - Transports : transports urbains, voirie nationale, régionale, départementale, métropolitaine, communale, viabilité hivernale, équipement de voirie, gares, haltes et infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, ports, aéroports et liaisons multimodales.

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

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS : Un budget primitif 2017 en forte hausse

La Société du Grand Paris (SGP) a adopté un budget prévisionnel 2017 en forte hausse témoignant de la montée en puissance des travaux du projet Grand Paris Express. La ligne 15 est désormais dans une phase opérationnelle de même que plusieurs gares parmi les 68 nouvelles qui doivent voir le jour. Par ailleurs, la participation de la SGP au financement d'autres projets franciliens (prolongement des lignes 11 et 14, RER E...) se poursuit.

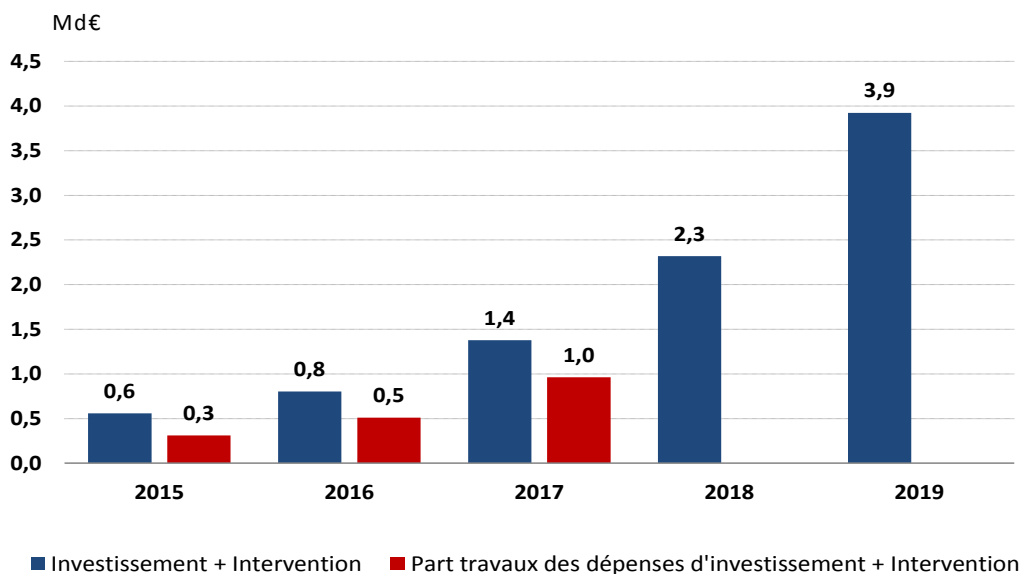
Doublement des dépenses en travaux en 2017

Selon le budget prévisionnel 2017, une forte progression des dépenses d'investissement de la Société du Grand Paris est attendue en 2017 et dans les années suivantes. Ces dépenses prennent en compte les travaux (en maîtrise d'ouvrage directe ou en participation au financement d'autres projets tels que les prolongements des lignes 11 et 14 du métro, E du RER ou le Plan de mobilisation), les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage mais pas les acquisitions foncières.

Elles devraient s'établir à 1,4 Md€ en 2017 contre 0,8 Md€ en 2016 (+72%). En 2018 et 2019, elles devraient bondir encore respectivement à 2,3 Md€ et 3,9 Md€.

Les seules dépenses en travaux (en maîtrise d'ouvrage directe ou indirecte) devraient s'accroître de 89% passant de 511 M€ en 2016 à 964 M€ de crédits de paiement en 2017 (508 M€ pour les dépenses d'interventions et 456 M€ pour les travaux du Grand Paris Express, essentiellement les travaux de génie civil de la ligne 15 Sud).

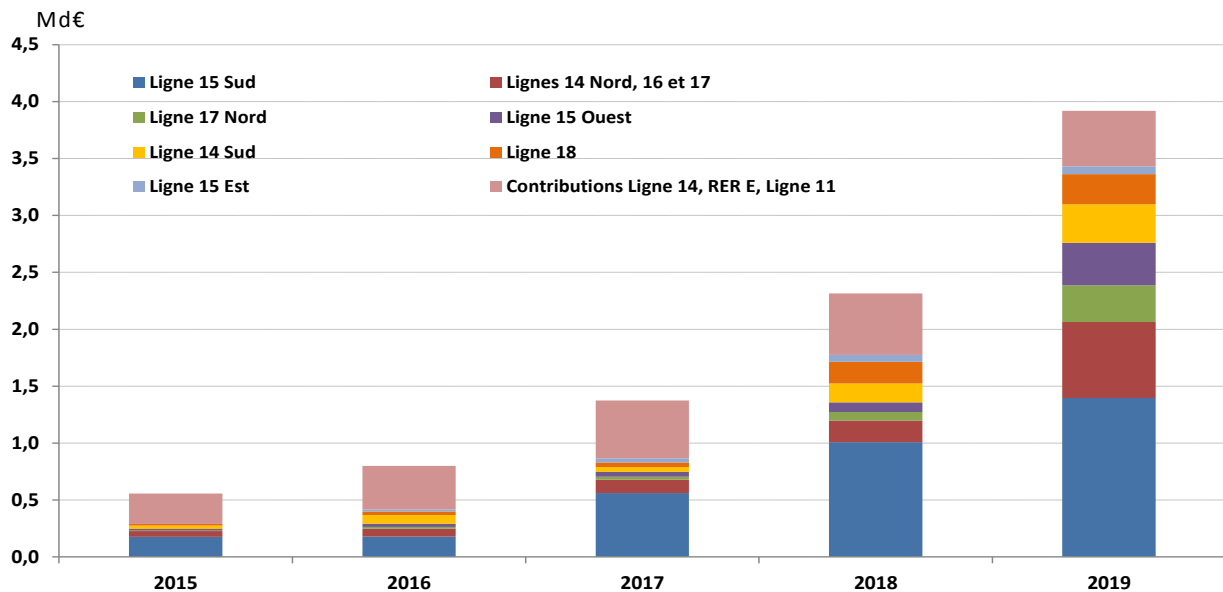
Graphique 1 : Evolution des dépenses d'investissement, d'intervention et en travaux de la SGP en crédits de paiement



Source : SGP

La ligne 15 pleinement lancée

Graphique 2 : Evolution des dépenses d'investissement et d'intervention par ligne



Source : SGP

Entre 2017 et 2019 la contribution de la SGP au financement du prolongement de la ligne 14 vers Saint-Ouen et du plan de mobilisation des transports (prolongement de la ligne 11, du RER E, schémas directeurs des RER) se maintient autour de 500 M€.

Les travaux de la ligne 15 Sud s'intensifient et les montants investis devraient doubler en 2018 par rapport à 2017 et atteindre 1,4 Md€ en 2019. 6 lots de génie civil ont été attribués entre mars 2016 et avril 2017 pour un montant d'environ 3 Md€. Les 2 derniers lots seront attribués avant la fin du 1^{er} semestre 2017.

Au cours de l'année, l'activité sur la ligne consistera à la finalisation des études de maîtrise d'œuvre pour les infrastructures et les gares, la poursuite des travaux concessionnaires et des autres travaux préparatoires, la poursuite des travaux de génie civil ainsi que le lancement des travaux du site de maintenance. 412 M€ de crédits de paiement sont prévus pour cette ligne en 2017. La mise en service de la ligne est prévue en 2022.

Les autorisations d'engagement accélèrent très fortement en 2017 pour atteindre près de 9 Md€, soit 4 fois le total des 6 dernières années.

Conclusion

Les chantiers du Grand Paris Express vont soutenir l'activité des Travaux Publics en Ile-de-France pendant une quinzaine d'années. Les montants évoqués précédemment sont en effet à rapporter au chiffre d'affaires des Travaux Publics dans la région, qui s'est établi en 2015 à 6,9 Md€. Les 964 M€ de crédits de paiement de 2017 représentent donc environ 14% du CA régional. Cette montée en puissance sera une véritable bouffée d'air frais pour les entreprises de TP qui viennent de traverser 8 années de crise. Ce sera également un réel défi pour les entreprises, à la fois technique, opérationnel mais aussi en termes de recrutements pour réaliser ce grand chantier dont l'ampleur ne s'était pas vue depuis plusieurs décennies.

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

6^{ème} BAROMÈTRE DES COLLECTIVITÉS FNTF – LE MONITEUR : Les investissements prêts à repartir ?

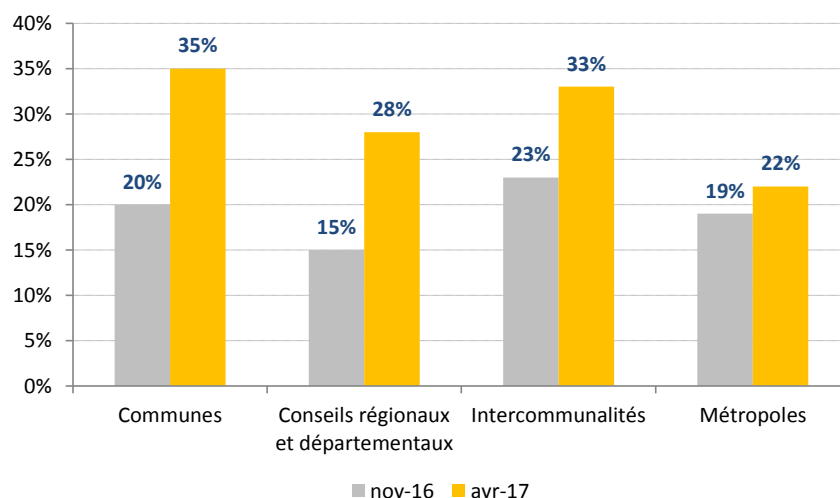
La 6^{ème} vague du Baromètre FNTF – Le Moniteur confirme l'inflexion sur les perspectives des collectivités locales observée lors de la précédente enquête avec une part des collectivités prévoyant une hausse de leurs dépenses en infrastructures en progression. Les propositions de la FNTF pour relancer et sécuriser l'investissement ont été testées avec un accueil particulièrement positif pour l'éligibilité au FCTVA des dépenses d'entretien et pour la présentation de l'état du patrimoine dans le rapport d'orientation budgétaire de fin de mandat.

Avertissement : les résultats présentés ci-dessous sont issus d'un sondage sur un panel de 288 collectivités réalisé entre le 13 avril et le 4 mai 2017. Certains résultats restent à analyser avec précaution, par exemple pour les Métropoles (étant donné le faible échantillon).

Le regain d'optimisme dans les collectivités se confirme Vers une reprise de l'investissement ?

En comparant les résultats des deux dernières enquêtes de novembre 2016 et avril 2017, une part croissante de collectivités, tous niveaux confondus, prévoient des dépenses d'investissement en infrastructures en hausse pour cette année. L'écart atteint 15 points pour les communes et 13 points pour les conseils régionaux et départementaux. L'évolution est moins significative pour les métropoles.

Graphique 1 : Comment envisagez-vous l'évolution de vos dépenses d'investissement en infrastructures pour l'année 2017 ? Réponse « en hausse »



Source : 6^{ème} Baromètre des collectivités locales Le Moniteur - FNTF

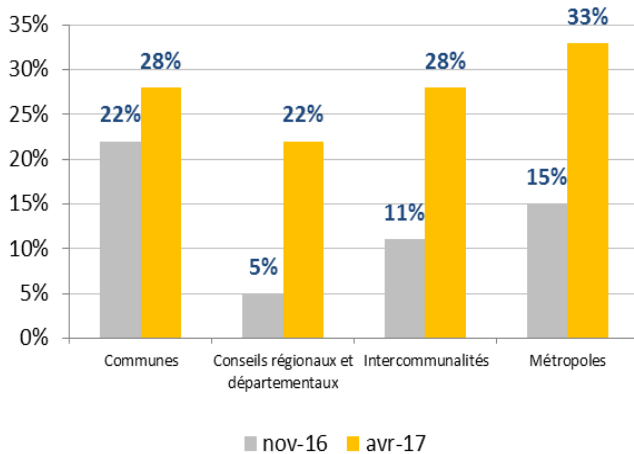
Incertitudes autour des dépenses de voirie

Concernant plus spécifiquement les dépenses envisagées dans la voirie, la position des collectivités est plus mitigée car elles sont à la fois plus nombreuses à prévoir une hausse et plus nombreuses également à prévoir un recul. Il existe donc de grandes disparités des situations au sein même de chaque niveau de collectivités.

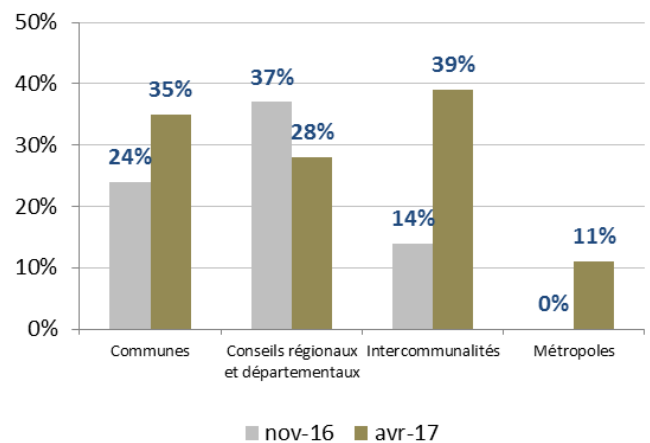
La voirie est par ailleurs toujours citée dans les premiers postes touchés par la baisse des dotations : en tête dans les communes et les métropoles, en 3^{ème} position dans les intercommunalités et en 4^{ème} position dans les régions et départements.

Graphiques 2 et 3 : En 2017, comment évoluent vos dépenses d'investissement en voirie ?

En hausse



En baisse



Source : 6^{ème} Baromètre des collectivités locales Le Moniteur - FNTF

Les propositions de la FNTF : quel accueil dans les collectivités ?

Plusieurs propositions de la FNTF pour une politique d'infrastructures et d'attractivité des territoires ont été testées auprès des collectivités.

Des propositions populaires

- Éligibilité au FCTVA des dépenses d'entretien préservant la valeur des immobilisations. C'est une proposition plébiscitée par les collectivités puisque 80% des répondants y sont favorables. Seules 4% y sont défavorables. Il s'agit d'une mesure technique, simple à mettre en place et apportant des ressources supplémentaires pour l'investissement. C'est également une mesure incitant à un entretien régulier des réseaux.
- Présentation de l'état du patrimoine dans le rapport d'orientation budgétaire de fin de mandat. Cette mesure rassemble également 65% d'avis favorables et seulement 16% d'avis défavorables. Elle permettrait de mettre en avant l'effort de maintien en l'état du patrimoine de la collectivité.

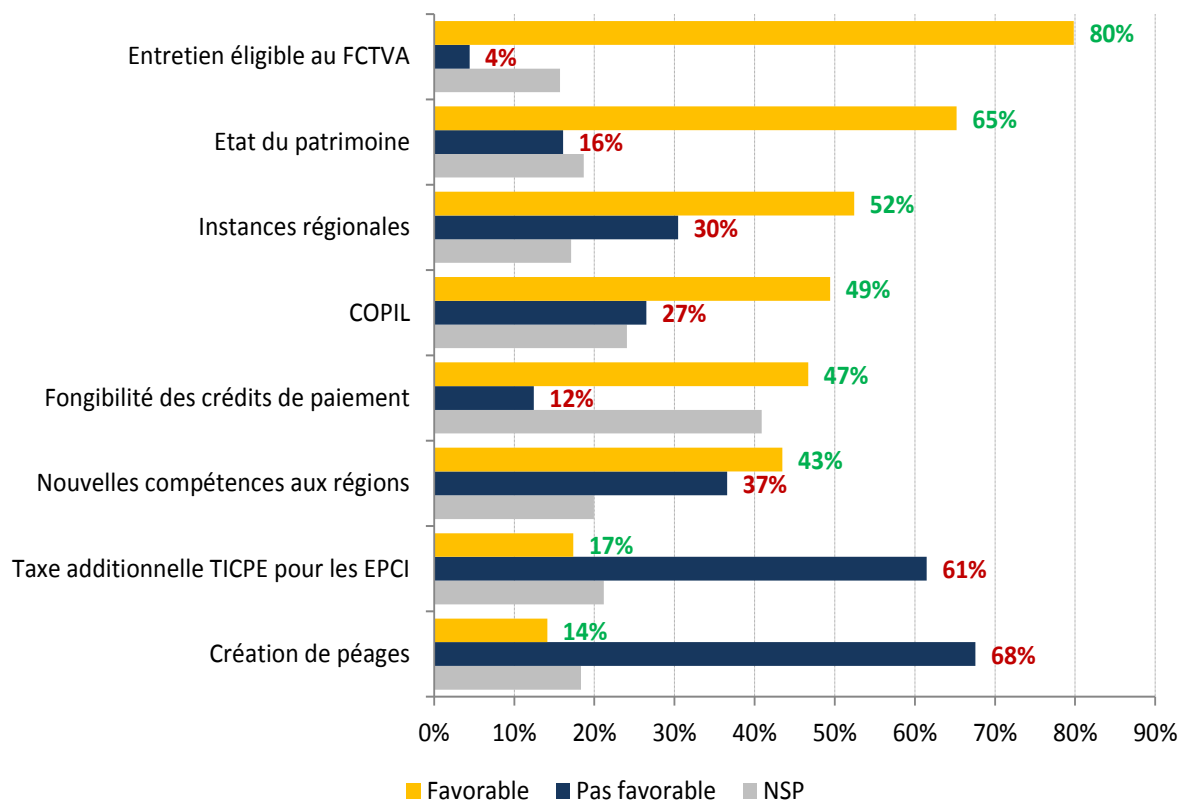
Des propositions plus clivantes

- Mise en place d'instances régionales de coordination et de concertation regroupant l'ensemble des parties prenantes. Il s'agit de la 3^{ème} et dernière mesure recueillant plus de la moitié d'avis favorables (52%). 30% des collectivités y sont en revanche plutôt opposées. Les débuts inégaux des conférences territoriales de l'action publique (CTAP) sont peut-être à l'origine du scepticisme d'une partie des acteurs locaux.
- Création d'un conseil d'orientation des infrastructures auquel participeraient les associations d'élus. L'idée de créer un Conseil d'orientation et de programmation des infrastructures de transport de long terme (COFIL) obtient les faveurs de 49% des répondants, le bloc local y semble plus sensible que les

conseils régionaux et départementaux, les régions étant par ailleurs déjà concernées par les Contrats de Plan Etat - Régions (CPER) et les Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité du Territoire (SRADDET).

- Fongibilité des crédits de paiement relevant de la section d'investissement.
La proposition, assez technique, a obtenu un grand nombre de réponses « NSP » qui rend l'exploitation des résultats plus difficile. Seuls 12% des répondants se déclarent défavorables à cette mesure. Plus de pédagogie la rendrait probablement plus populaire.
- Reconnaissance aux régions de compétences nouvelles en matière de pilotage d'infrastructures.
43% des collectivités adhèrent à la proposition de régions renforcées sur la question de la politique d'infrastructures. Toutefois, plus d'un tiers s'y oppose et de manière encore plus significative les répondants de l'échelon métropolitain qui y perçoivent certainement une concurrence.

Graphique 4 : position de l'ensemble des collectivités par rapport aux propositions de la FNTF



Source : 6^{ème} Baromètre des collectivités locales Le Moniteur - FNTF

Des propositions peu soutenues

- Possibilité pour les EPCI qui exercent la compétence voirie d'instaurer une taxe additionnelle à la TICPE pour financer les dépenses de voirie.
La proposition d'une taxe additionnelle à la TICPE n'est clairement pas perçue favorablement par les collectivités avec seulement 17% d'avis positifs contre 61% d'avis défavorables. Les collectivités ne semblent pas prêtes à endosser la responsabilité de la mise en place d'une taxe supplémentaire. En particulier les intercommunalités n'adhèrent pas à cette mesure (seulement 12% de réponses favorables) tandis que les avis sont plus partagés dans les métropoles (44% de favorables).

- Possibilité de création par les collectivités locales d'un péage pour favoriser la qualité et le développement des infrastructures routières.

Comme la mesure précédente, l'instauration d'un péage est probablement perçue comme la mise en place d'un nouvel impôt, ce à quoi les collectivités ne semblent pas prêtes à s'engager (68% de réponses défavorables). Toutefois le panel des répondants n'est certainement pas adapté à cette proposition qui n'a vocation qu'à s'adresser aux plus grandes collectivités (Métropoles). Les communes, et dans une moindre mesure les départements et les régions, semblent plus enclines à accroître leur endettement pour financer leurs investissements en 2017. Les ECPI sont en revanche moins nombreux à prévoir une hausse de l'endettement.

Conclusion

Les résultats du dernier baromètre Le Moniteur – FNTP d'avril 2017 semble confirmer l'inflexion dans les perspectives d'investissement en infrastructures observée fin 2016. Après plusieurs années de recul il est temps de créer les conditions pour que l'investissement public local reparte à la hausse. Les collectivités s'appêtent à négocier un « pacte » avec le gouvernement lors d'une conférence nationale des territoires, promise par E. MACRON pour début juillet. Cette étape sera déterminante pour redonner confiance aux élus locaux. Des mesures concrètes devront également être prises à cette occasion et lors de la prochaine loi de finances. Dans cette optique, la FNTP a fait plusieurs propositions de nature à encourager et sécuriser l'investissement des collectivités qui, espérons-le, seront entendues.

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

ENGAGEMENTS DE CAMPAGNE D'EMMANUEL MACRON : Des enjeux immédiats pour les investissements et la politique d'infrastructures

Emmanuel Macron s'est engagé à lancer un plan d'investissement public ambitieux de 50 Md€ sur le quinquennat. Cet article synthétise les enjeux liés plus spécifiquement à la future politique d'infrastructures et d'aménagement des territoires, en particulier en ce qui concerne sa gouvernance et son financement.

Un programme d'investissements au service de la cohésion des territoires

Un plan de 50 Md€ d'investissements ambitieux, dont 8 Md€ en direction des infrastructures

Au début de sa campagne, le candidat Macron a annoncé sa volonté de lancer un grand plan d'investissement de **50 Md€** durant le quinquennat.

De cette enveloppe globale, **5 Md€** sont explicitement fléchés vers « *les transports et équipements collectifs locaux* », notamment vers la modernisation des infrastructures rail et route, l'intermodalité dans les collectivités locales (hubs pour les cars, parkings dans les gares, parkings vélo...). Dans sa [réponse](#) à l'association TDIE en avril 2017 sur sa prochaine politique des transports, Emmanuel Macron a indiqué que ce sera l'AFITF qui aura la gestion de cette enveloppe.

15 Md€ soutiendront la transition écologique et énergétique dont **3 Md€** qui seront alloués au financement de « *projets permettant de réduire l'empreinte écologique* », comme par exemple le « *déploiement d'énergies renouvelables, le soutien au recyclage et à l'économie circulaire...* », et concerneront donc aussi en partie le secteur des Travaux Publics.

Enfin, les 30 Md€ restants de l'enveloppe globale seront consacrés à la formation (15 Md€), à la modernisation des administrations publiques (5 Md€), à l'agriculture (5Md€) et à la santé (5Md€).

Au total, la part de ce plan d'investissement concernant le secteur des Travaux Publics s'élèverait potentiellement à environ **8 Md€** au cours du quinquennat.

Des axes d'investissement identifiés qui demandent encore à être précisés

Plusieurs axes stratégiques se dégagent dans ce plan d'investissement.

Tout d'abord, Emmanuel Macron donne la **priorité à l'entretien et à la modernisation des réseaux existants**, déclarant ainsi lors de son intervention au forum des Travaux Publics du 23 février 2017 que « *la priorité n'est pas tant à des grandes infrastructures nouvelles, indépendamment de ce qui a été engagé, mais à la rénovation d'infrastructures existantes, à l'amélioration, à la transformation pour avoir des infrastructures plus rapides* ».

Il souhaite également un **meilleur maillage du territoire en transports** : « *ce dont on a besoin c'est d'une mobilité de proximité beaucoup plus forte, c'est-à-dire que tous les endroits du territoire doivent être reliés à la zone économique pertinente ou à la métropole de proximité où se fait leur économie* ». Il se positionne également en faveur du développement de l'électromobilité, consacrant 250 M€ au déploiement de bornes de recharges électriques. Enfin, il souhaite que l'Etat se dote d'une stratégie en matière de transports intelligents, insite sur l'intermodalité des systèmes de transports et le développement des nouvelles formes de mobilité comme le covoiturage.

Il ne fixe pas d'objectifs ni de moyens supplémentaires allant au-delà de ceux fixés par la précédente mandature en ce qui concerne plusieurs sujets. Ainsi, il réaffirme l'objectif de diminution progressive de la part du nucléaire dans l'électricité à 50% à horizon 2025, de doubler la capacité en éolien et photovoltaïque à horizon 2022 et reprend les objectifs actuels du plan France Très Haut Débit (THD), à savoir une couverture totale du territoire national en THD à horizon 2022.

Il propose de mettre en place une nouvelle stratégie portuaire nationale, alliant grands ports maritimes et ports décentralisés et secondaires, sans pour autant fournir de détails supplémentaires quant aux délais et moyens consacrés à cette mesure.

Enfin, **le positionnement du Président en ce qui concerne les grands projets interroge.** A l'occasion de son [discours](#) d'inauguration du TGV Atlantique Paris – Rennes le 1^{er} juillet, il a en effet exprimé sa volonté de marquer « une pause » dans les grands projets. Ces propos ont été confirmés le 6 juillet par la Ministre des transports, Elisabeth Borne, lors de [la matinale des Travaux Publics](#) organisée par La Tribune et la FNTP. Des arbitrages entre les différents grands projets devraient être connus d'ici le premier semestre 2018 (voir partie gouvernance plus bas). Au moment de l'écriture de cet article, voici les positions du Président concernant les différents projets :

- La nomination d'un médiateur pour trouver une issue au projet bloqué de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes était un engagement de campagne du candidat Macron. C'est finalement trois médiateurs qui ont été désignés le 1^{er} juin 2017 : Gérard Feldzer, ancien pilote de ligne et proche de Nicolas Hulot, Michel Badré, ingénieur membre du Conseil économique, social et environnemental et Anne Boquet, ancienne préfète de Région Bourgogne, inspectrice générale des finances. Ils auront 6 mois pour rendre leur avis. Cependant, plusieurs [voix](#) se sont élevées pour dénoncer ces nominations, craignant la partialité de certains médiateurs en faveur de l'annulation du projet.
- Emmanuel Macron soutient le projet du canal Seine Nord Europe, le considérant comme « *un axe d'infrastructure qui va permettre la multimodalité et qui va rénover la logistique dans toute l'Europe Lotharingienne* ». Dans sa [réponse](#) à TDIE d'avril sur sa politique de transport, il déclare cependant qu'il est nécessaire de « *poursuivre le travail avec les collectivités pour boucler le financement* », bien qu'il soit déjà bouclé depuis la [déclaration](#) en novembre 2016 de la Région Île-de-France, de contribuer à hauteur de 110 M€ au projet.
- Au sujet de la ligne LGV Bordeaux-Toulouse, après avoir indiqué dans une [interview](#) le 23 mars à LCP et France Bleu que « *pour Toulouse-Paris, il y a une navette Air France qui est très pertinente. Est-ce que, ma priorité en termes d'infrastructures de transports, c'est de redéployer énormément d'argent pour venir par le train, donner quelque chose qui existe déjà par l'avion ?* », il réaffirme le lendemain par [communiqué](#) de presse « *son complet soutien à cette ligne à grande vitesse* ».
- Le candidat s'est exprimé clairement lors du forum des Travaux Publics du 23 février 2017 en faveur de la liaison ferroviaire Lyon-Turin qui « *doit aller au bout* », notamment au vu des montants déjà engagés dans le projet et la part importante des fonds européens qui y sont consacrés.

Malgré encore quelques zones d'ombres, le candidat Macron s'est engagé en faveur d'un plan d'investissement ambitieux dans les infrastructures. Deux grandes questions subsistent alors : qui le mettra en œuvre et comment sera-t-il financé ?

Une gouvernance à renouveler pour donner de la visibilité et hiérarchiser les projets

De multiples acteurs au sein de l'Etat en charge de la politique des infrastructures

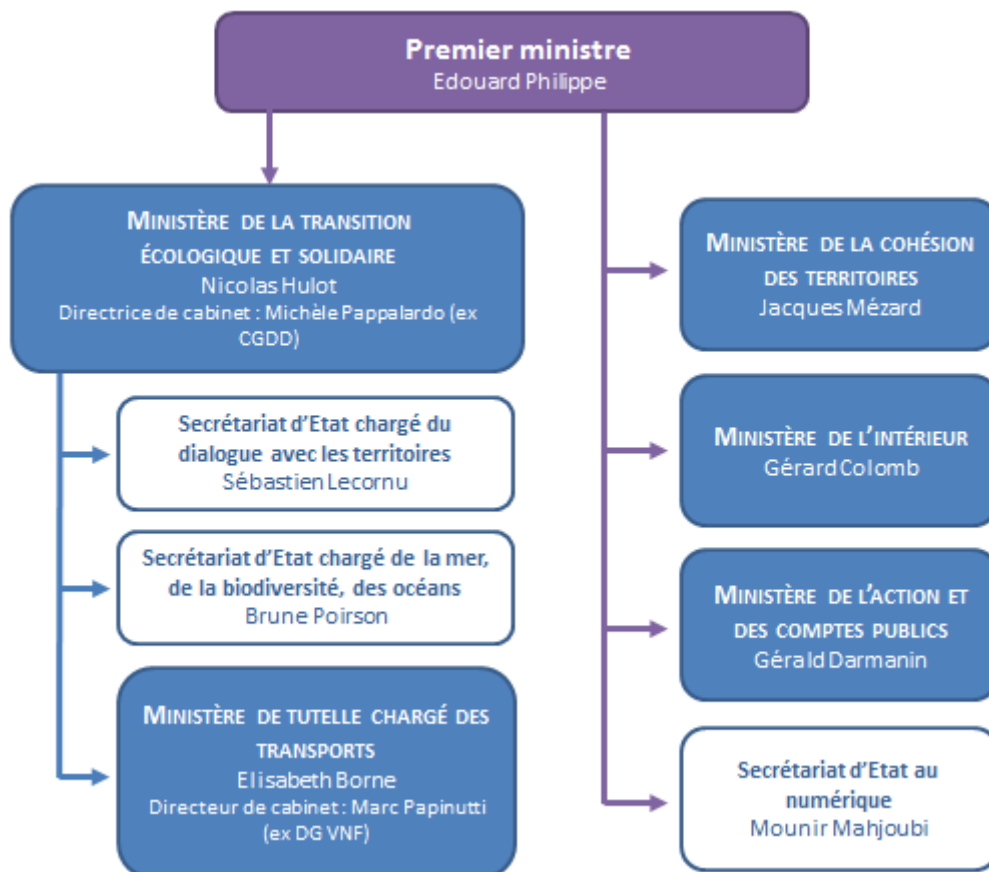
Les infrastructures sont « éclatées » sous plusieurs Ministères et Secrétariats d'Etat (voir graphique 1). Le Ministère de la transition écologique et solidaire, dirigé par Nicolas Hulot, hérite de l'énergie, l'eau et les transports à travers un ministère de tutelle dédié, avec Elisabeth Borne à sa tête. Il est également épaulé par deux Secrétariats d'Etat l'un centré notamment sur la mer, la biodiversité et les océans et l'autre notamment sur le dialogue avec les territoires.

Les thématiques d'aménagement du territoire, de logement, de développement des territoires, de la ruralité et de la transition numérique des territoires reviennent au Ministère de la cohésion des territoires et à Jacques Mézard. Un Secrétariat d'Etat, directement rattaché au Premier Ministre, est également consacré au numérique.

Du côté des collectivités locales, qui représentent 70% de l'investissement dans les infrastructures, plusieurs ministères prennent part aux décisions les concernant. Mais c'est le Ministère de l'Intérieur, piloté par Gérard Colomb, qui fait figure de « tête de pont » dans ce domaine. Il a la charge de préparer et de mettre en œuvre la politique du gouvernement à l'égard des collectivités territoriales conjointement avec le Ministère de la Cohésion des territoires et de définir les orientations du gouvernement concernant les finances locales conjointement avec le Ministère de l'Action et des Comptes publics dirigé par Gérald Darmanin.

Une politique d'infrastructures et la mise en oeuvre d'un plan d'investissement dédié, nécessite d'établir un diagnostic partagé et d'inscrire l'action publique sur le moyen-long terme. L'existence d'un lieu d'échange entre les différentes parties prenantes sera d'autant plus fondamental que les ministères en charge de la politique d'infrastructures seront nombreux.

Graphique 1 : Les rattachements ministériels des infrastructures



Un Conseil d'orientation des infrastructures pour suivre la loi de programmation des mobilités

A l'occasion de son [discours](#) d'inauguration du TGV Atlantique Paris – Rennes du 1^{er} juillet, Emmanuel Macron a confirmé sa volonté de faire voter **une loi d'orientation sur les mobilités** au premier semestre 2018. Dans une [interview](#) donnée aux Echos, la Ministre des transports Elisabeth Borne, a précisé que cette loi devra fixer et prioriser les investissements sur les dix ans à venir. Elle comportera une loi de programmation des infrastructures avec « *un cadrage budgétaire clair et des dépenses correspondant aux recettes sur les cinq premières années* ».

Pour préparer ce texte, la mobilité sera abordée lors d'une **Conférence nationale des territoires**, prévue le 17 juillet 2017, ainsi que lors des **Assises de la mobilité** qui devraient se tenir en septembre. Lors de la matinale des Travaux Publics organisée par La Tribune et la FNTP le 6 juillet 2017, Elisabeth Borne a précisé que ces Assises devront être l'occasion « *d'écouter les besoins des acteurs, des citoyens, faire remonter les initiatives locales, les innovations technologiques, les bonnes pratiques et réévaluer les projets de territoires sous un angle environnemental, économique et en termes de délais* ».

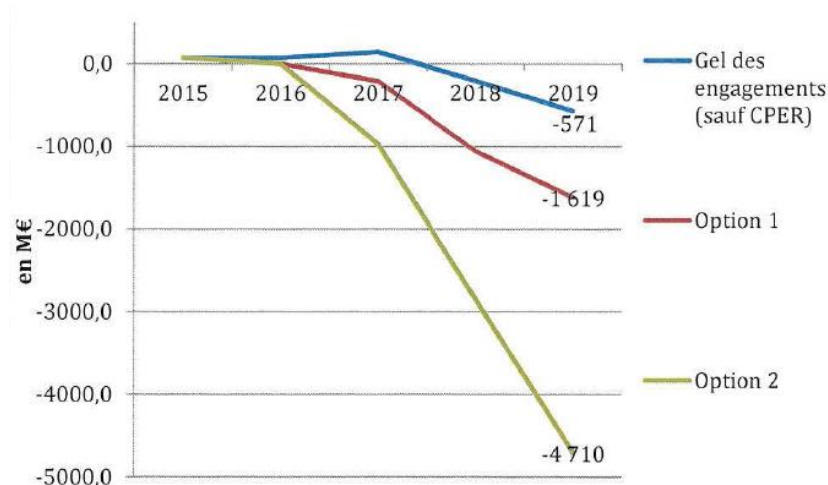
Dans son [discours](#), le Président a également confirmé la création du **Conseil d'orientation des infrastructures de transport**. Ce sera une « *instance d'expertise et de dialogue entre toutes les parties prenantes* » qui « *associera les élus, les entreprises du BTP, l'ensemble des entreprises du transport et tous les acteurs, donneurs d'ordres et sous-traitants du secteur concernés au premier chef* ». Par ailleurs, le Conseil « *suivra la mise en place de la loi de programmation des infrastructures auprès de la ministre des transports* ».

Au même titre que la loi d'orientation, la création d'un Conseil d'orientation des infrastructures était une des [12 propositions](#) de la Fédération Nationale des Travaux Publics bien que ni l'un ni l'autre ne devaient se limiter à la mobilité, mais porter davantage sur les différents réseaux d'infrastructures : transports, eau, énergies, numérique...

Financement : l'AFITF face à un « mur » budgétaire

Dans un [référé sur l'AFITF de juin 2016](#), la Cour des comptes estime qu'« à l'horizon de la loi de programmation des finances publiques 2014-2019 (...) les engagements déjà pris par l'État et l'AFITF appelleront des financements supplémentaires ».

Graphique 2 : Hypothèses de solde cumulé de l'AFITF (en crédits de paiement) en fonction de la trajectoire d'engagement jusqu'en 2019 selon la Cour des Comptes



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

Source : Cour des Comptes.

Un besoin de financement exprimé de plus de 3 Md€/an

Plusieurs éléments expliquent cette non soutenabilité de la trajectoire de l'AFITF avec son niveau de recettes actuelles :

- **des « restes à payer » importants** : 11,3 Md€ d'engagements passés restent à décaisser à fin 2016 sur une dizaine d'années. Cela concerne par exemple les LGV dont la construction s'achève, l'achat de matériel ferroviaire ou la « dette Ecomouv »... Cela grève donc de plus d'1 Md€ la capacité annuelle qui peut être consacrée à de nouveaux investissements de l'Agence.

Trois exemples de « restes à payer :

- l'AFITF a engagé pour 720 M€ d'achats de matériel roulant en 2016 et de nouveau 900 M€ en 2017 (dont 540 M€ au titre des 15 rames TGV que l'Etat s'était engagé à acheter à Alstom) dans le cadre du transfert des trains d'équilibres du territoire à certaines régions. Ces engagements génèreront dans les prochaines années des crédits de paiement importants qui n'iront donc pas vers les infrastructures.
- la montée en charge des contrats de partenariat, notamment ferroviaires pour lesquels l'AFITF devra prendre en charge les loyers versés à l'exploitant à compter de la mise en service.
- le remboursement d'une dette contractée auprès de SNCF Réseau : initialement de 745M€, cette dette est en cours de résorption mais s'élèverait toujours à environ 450 M€ à fin 2016.

- **le financement des besoins récurrents** comme les CPER ou l'entretien des réseaux (routier national, ferroviaire ou fluvial) : en ne prenant en compte que les seuls CPER 2015-2020, il faudrait en théorie plus d'1 Md€ de crédits annuels de l'AFITF pour les réaliser dans les temps.

Des CPER qui prennent une fois de plus du retard :

La génération de CPER 2015-2020 avait déjà dérapé de plus d'un an et demi pour son lancement. Elle est désormais en train de prendre un retard important dans son exécution (même si les données de suivi manquent à ce jour). A titre d'exemple, selon Valérie Péresse, l'Etat n'a budgété que 180 M€ en 2016 pour le contrat de projet Etat-Région sur le volet transports en Ile-de-France, sur une part qui aurait dû se monter à 350.

- **le lancement de nouveaux projets** : Emmanuel Macron a annoncé dans son programme présidentiel 5 Md€ d'investissements additionnels dans les infrastructures de transport, soit 1 Md€ /an sur le quinquennat. L'AFITF devra donc certainement participer au financement de ces projets à lancer à court terme (Canal Seine Nord-Europe, Lyon Turin ferroviaire, autres LGV...).

Au final, avec son budget actuel, l'AFITF se trouve face à un « mur » budgétaire : sans recettes complémentaires, elle serait incapable de dégager les marges de manœuvre nécessaires au lancement de nouveaux projets.

Selon l'AFITF et la DGITM (cf [rapport sénatorial d'évaluation du Programme 203 de la LFI 2017](#) du 24/11/2016), les besoins en crédits de paiement de l'AFITF sont évalués à 2,8 Md€ pour 2017, soit 600 M€ supplémentaires par rapport au budget voté. Cette hausse des besoins se poursuivra dans les années à venir pour atteindre 3,2 Md€ en 2018 et 3,1 Md€ en 2019.

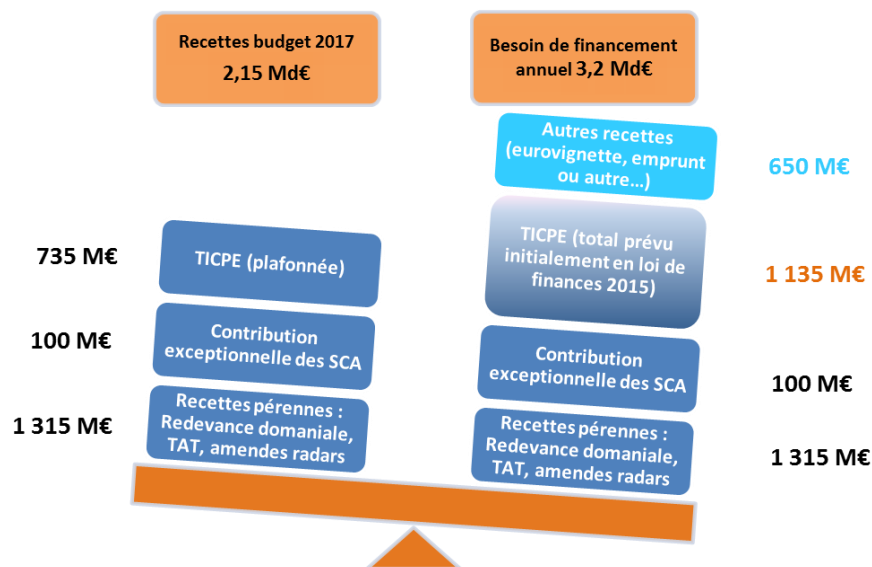
Une évolution de l'AFITF et de ses recettes doit être rapidement définie

Il manque ainsi environ 1 Md€ de recettes à l'AFITF pour lui permettre de surmonter à court terme la « bosse » de besoins de paiement à venir. Quelles solutions peuvent-elles être envisagées à court terme ?

- Le **déplafonnement de l'affectation de 2 cts de TICPE** permettrait d'abonder le budget de 400 M€ (en passant de 735 M€ à 1135 M€). Pour mémoire, l'Agence n'a perçu en totalité ces 2 cts de TICPE qu'en 2015 mais plus de 500 M€ avaient alors servi à indemniser Ecomouv. Chaque centime supplémentaire sur le gazole vendu aux véhicules particuliers génère environ 400 M€ de fiscalité.

- Dans le même ordre d'idée, **l'affectation d'une part de CCE** (contribution climat énergie) aurait des effets similaires.
- Comme pour d'autres établissements publics qui investissent dans des projets d'infrastructures (Société du Grand Paris par exemple), il pourrait aussi être donné la possibilité à l'AFITF, sur décision de son conseil d'administration, de **recourir à l'emprunt** qu'elle rembourserait au moyen notamment des taxes fiscales affectées.
- L'affectation à l'AFITF du **produit de la vente de certaines participations de l'Etat** dans des sociétés dans lesquelles il ne joue pas un rôle stratégique est une autre piste. **L'affectation des dividendes des sociétés publiques à un fonds d'investissement en infrastructures** constitue également une alternative.
- A moyen terme, l'établissement d'un **paiement à l'usage du réseau routier national** par les poids lourds tel qu'évoqué par Elisabeth Borne le 5 juillet ouvre aussi des perspectives intéressantes pour l'entretien et la mise à niveau des réseaux routiers et ferroviaires. La révision de la directive **Eurovignette** devrait également permettre à terme de dégager de nouvelles ressources (possibilité de **surpéage** par exemple sur certains axes).

Schéma 1 : comment combler le gap de financement de l'AFITF dès le PLF 2018 ?



Source : BP AFITF pour 2017, estimation et calcul FNTP pour le besoin annuel futur

*Suite au plan de relance autoroutier de 2015, contribution « volontaire » exceptionnelle des concessionnaires autoroutiers pour un montant total de 1,2 Md€ sur la durée des concessions répartis en fonction du trafic de chaque concession. 100 M€ seront versés à l'AFITF en 2017 puis le reliquat sera versé progressivement jusqu'en 2030

Conclusion

Dans son programme présidentiel, Emmanuel Macron a dessiné les contours d'un plan d'investissement ambitieux, susceptible de redonner une vision en matière de politique d'infrastructures pour la France. Deux enjeux essentiels pour le début de cette mandature se dégagent : la gouvernance de cette politique et son financement. C'est l'apport de réponses à la hauteur des ambitions qui permettront de transformer ce plan d'investissement en projets concrets et en travaux. Pour la gouvernance comme pour le financement, il faudra faire preuve d'innovation et de détermination pour inscrire ce programme d'investissement dans une vision d'avenir au service de la compétitivité, de la cohésion des territoires et des transitions écologique et numérique.

Jean Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fntp.fr
 01.44.13.32.23

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
 01.44.13.32.22

LES INFRASTRUCTURES, UN PILIER DE LA RÉDUCTION DES INÉGALITÉS TERRITORIALES

Tandis que les annonces de plans d'infrastructures se multiplient au niveau mondial, le travail de recherche de la Banque de France, « [To what extent can long-term investment in infrastructure reduce inequality ?](#) », réalisé par Emma Hooper, Sanja Peters et Patrick Pintus, démontre de façon empirique la contribution des infrastructures à la réduction des inégalités sociales. Néanmoins, en période de crise pour conserver le rôle de « stimulus économique » des infrastructures, de nouveaux modes de financement doivent être pensés.

Contexte et méthodologie

Une étude empirique sur l'impact des infrastructures sur la réduction des inégalités

De plus en plus d'institutions voient dans l'investissement en infrastructures un moyen de stimuler la croissance économique.

En créant de l'innovation tout en protégeant davantage l'environnement, il permettrait de stimuler la croissance. Ces dernières années, de nombreuses initiatives se sont développées promouvant l'investissement dans les infrastructures de long terme : le lancement de la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (Asian Infrastructure Investment Bank, ou AIIB) sous l'égide de la Chine en 2014, en Europe, le plan Juncker depuis 2015, les actions de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) ou encore le lancement du mécanisme mondial de financement des infrastructures de la Banque Mondiale en 2014.

Si les institutions internationales sont de plus en plus nombreuses à revendiquer les potentiels bénéfiques de l'investissement dans les infrastructures, la littérature économique est assez peu fournie. Il n'existe à l'heure actuelle aucune preuve empirique du lien entre l'investissement dans les infrastructures et la réduction des inégalités de revenus.

L'objectif de ce papier de recherche est :

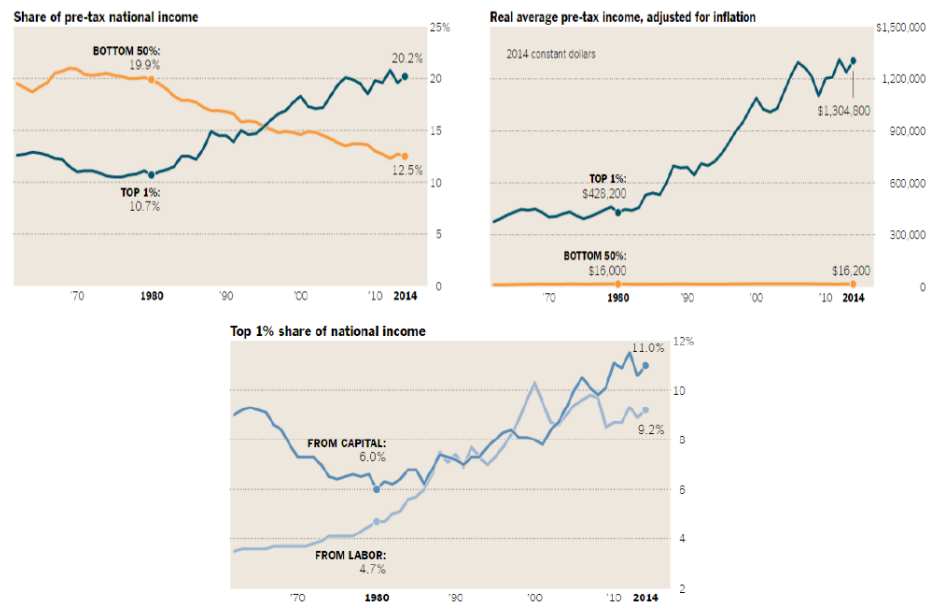
- de tester de façon empirique s'il existe **une réelle corrélation entre l'investissement dans les infrastructures et les inégalités de revenus** et le cas échéant de montrer l'impact selon la répartition des revenus.
- de proposer **des solutions pour réduire les obstacles au financement**.

Une étude de cas : les Etats-Unis

Les Etats-Unis, marqués par une forte augmentation des inégalités et un sous-investissement en infrastructures, ont été sélectionnés comme cas d'étude.

Malgré les bonnes performances économiques des Etats-Unis, les inégalités sociales n'ont cessé d'y croître. Les revenus de la classe moyenne ces 30 dernières années sont restés stables tandis que ceux des 1% les plus riches ont progressé de façon continue, y compris durant la crise de 2007-2008 (Stiglitz, 2012). De 1980 à 2014, la part totale des revenus aux Etats-Unis a été multipliée par deux pour les 1% de la population les plus riches tandis que celle des 50% les plus pauvres est restée stable ces 35 dernières années.

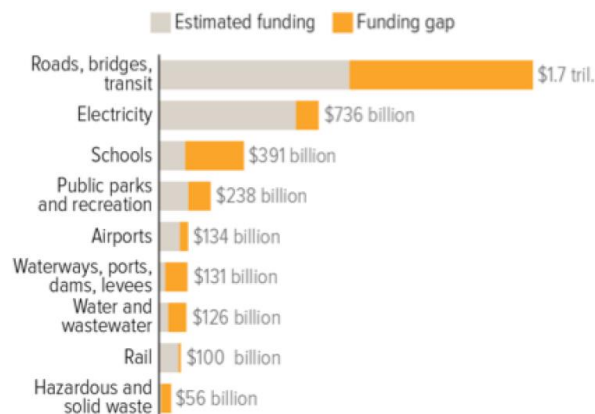
Graphique 1 : Des inégalités sociales croissantes aux Etats-Unis



Source : Thomas Piketty, Emmanuel Saez et Gabriel Zucman par Karl Russel du New York Times

Les besoins en infrastructures sont criants. D'après une étude de l'American Society of Civil Engineers (ASCE) en 2013, **3,6 trillions de dollars dont seuls 56% sont financés, sont nécessaires pour la rénovation des infrastructures existantes** (niveau de qualité médiocre D à un bon niveau de qualité B).

Graphique 2 : Un manque de financement important



Source : American Society of Civil Engineers 2013 Report Card for American Infrastructure and Failure to Act series, published 2011-2013

L'entretien et l'amélioration du patrimoine d'infrastructures est financé à 75% par l'administration centrale et locale. Ces 35 dernières années, les dépenses d'investissement en infrastructures des Etats fédéraux ont diminué de 0,5pt à 1pt de PIB. Les dépenses d'investissement en infrastructures des administrations locales sont, quant à elles, passées de 3% du PIB en 1960 à 2% en 2014.

En raison de cette forte dépendance à la commande publique, l'investissement dans les infrastructures est ainsi devenu procyclique. Autrement dit, la sphère publique désinvestit en période de crise et investit en période de croissance – posant la question de l'adéquation des outils de financement actuels.

Choix des variables

Pour démontrer le lien entre l'investissement en infrastructures et les inégalités sociales, deux indicateurs ont été sélectionnés :

- i. **un indicateur de mesure du degré d'inégalités dans la distribution des revenus** : le coefficient de Gini par Etat fédéral sur chaque décennie de 1960 à 2010. Compris entre 0 et 1, un coefficient de Gini à 0 représente l'égalité parfaite et 1 l'inégalité absolue. Dans le document de la Banque de France, le coefficient total de Gini (Total Gini) est également divisé en 2 catégories avec d'un côté les 40% des revenus les plus bas de la distribution (Bottom Gini) et de l'autre les 40% les plus élevés de la distribution (Top Gini). Cette distinction permet de déterminer si les dépenses d'investissement en infrastructures impactent différemment les tranches les plus favorisées ou défavorisées. Le terme de revenus est ici défini comme le revenu par individu exprimé en termes réels et incluant toutes les catégories de revenus (salaires, salaires versés à son propre compte, revenus financiers, retraites, transferts de l'Etat et autres transferts non-réguliers comme l'allocation chômage).
- ii. **Le taux de croissance réel annuel des dépenses d'investissement en infrastructures** sur chaque décennie de 1950 à 2008. L'étude se concentre sur 2 types d'investissements :
 - les dépenses d'investissement dans les réseaux routiers (incluant la construction, la maintenance et l'exploitation d'autoroutes, routes, péages, ponts, tunnels, ferry, éclairage et déneigements).
 - les dépenses d'investissement en éducation supérieure (incluant l'exploitation d'écoles publiques locales, la construction d'écoles et l'achat de bus scolaires).

Constat : les dépenses d'investissement en éducation supérieure ont progressé dans presque tous les Etats fédéraux de 1950 à 2010. A l'inverse, de nombreux Etats fédéraux ont réduit sur la période leurs dépenses d'investissement dans les réseaux routiers.

Les résultats de l'étude

D'après les estimations de la Banque de France, il **existe une corrélation entre les dépenses d'investissement en infrastructures et les inégalités de revenus**.

La question est de savoir dans quel sens ce lien agit : Est-ce les inégalités de revenus accrues qui mènent à un patrimoine d'infrastructures plus réduit ? Ou à l'inverse est-ce le manque d'infrastructures qui participent au creusement des inégalités de revenus ?

Selon les idées reçues, les Etats fédéraux caractérisés par de fortes inégalités de revenus conduisent à un moindre investissement dans les infrastructures pour deux principales raisons. D'une part, les catégories socio-professionnelles les plus aisées ne participent pas au financement des projets d'infrastructures. D'autre part, de fortes inégalités de revenus et la pauvreté donnent lieu à des transferts et des aides sociales pénalisant ainsi le financement des projets d'infrastructures. Or, l'analyse empirique révèle qu'il n'existe pas d'effet des inégalités de revenus sur la dynamique des investissements en infrastructures.

A l'inverse, **ce sont les dépenses d'investissement en infrastructures de 1950 à 2010 aux USA qui ont permis de réduire les inégalités de revenus grâce à un meilleur accès à l'emploi et à l'éducation.**

D'autres résultats substantiels se dégagent :

- *La réduction des inégalités est plus forte pour les catégories les plus défavorisées* (40% des revenus les plus bas de la distribution).
- *L'investissement dans les réseaux routiers diminue plus sensiblement les inégalités de revenus que les dépenses d'investissement dans l'éducation supérieure* (entendue comme la construction d'écoles, achat de bus scolaires).
- *Un sous-investissement dans les infrastructures conduit à une hausse des inégalités de revenus.*
- *Seul le flux des dépenses d'investissement en infrastructures réduit les inégalités de revenus indépendamment du stock.* Ce résultat signifie que même les pays dotés d'un patrimoine important en infrastructures doivent continuer d'investir.
- *Une hausse de +7pts de l'investissement dans les réseaux routiers et une augmentation de +11pts des dépenses d'éducation supérieure permettraient de compenser la recrudescence des inégalités de revenus* enregistrée lors de la décennie 2000-2010 aux USA.

Tableau 1 : Comparaison de l'impact des dépenses dans les réseaux routiers et des dépenses d'éducation supérieure sur les inégalités de revenus

Table 4: Effect of Higher Education and Highways on Inequality - State & Year Fixed Effects

	(1)	(2)	(3)
	Total Gini	Bottom Gini	Top Gini
Higher Education	-0.012*** (0.004)	-0.016** (0.008)	-0.013*** (0.004)
Highways	-0.027** (0.010)	-0.026* (0.014)	-0.017** (0.007)
Under Age 15	0.751*** (0.111)	0.429*** (0.091)	0.480*** (0.073)
Over Age 65	0.402*** (0.117)	0.337*** (0.112)	0.222** (0.090)
Education Shortfall	0.042*** (0.015)	0.051*** (0.018)	0.010 (0.007)
College	0.374*** (0.086)	0.491*** (0.083)	0.115* (0.062)
Constant	0.076* (0.044)	0.010 (0.035)	0.061** (0.030)
Observations	306	306	306
R ²	0.825	0.638	0.899
State fixed effects	Yes	Yes	Yes
Time fixed effects	Yes	Yes	Yes

Robust standard errors in parentheses.

* $p < 0.10$, ** $p < 0.05$, *** $p < 0.01$

Source : Banque de France, « To what extent can long-term investment in infrastructure reduce inequality ? » mars 2017

Focus technique

Le modèle élaboré par la Banque de France semble robuste. Le coefficient de détermination R², compris entre 0 et 1, représente la proportion de la variation de la réponse qui est expliquée par le modèle. Plus la valeur de R² est proche de 1, plus le pouvoir prédictif du modèle est important. Ici, 82% des variations des inégalités de revenus sont expliquées par le modèle.

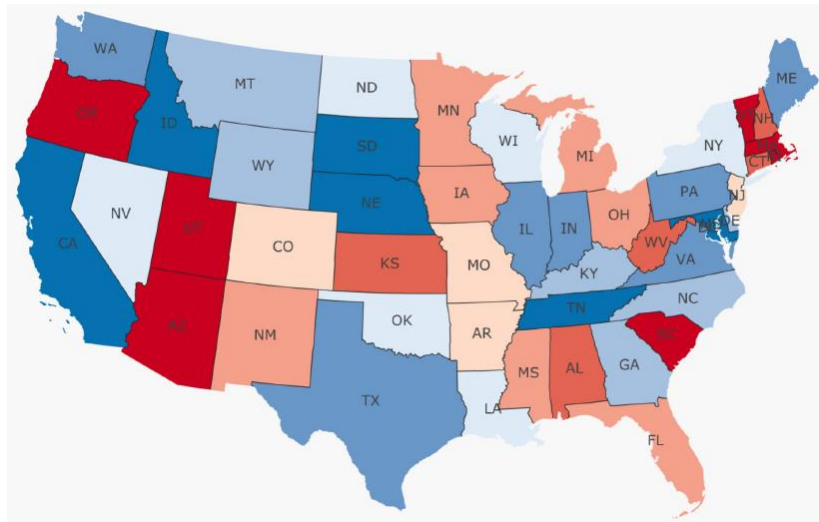
Les limites du modèle :

- absence de distinction entre les dépenses d'entretien, d'amélioration et de construction d'infrastructures
- absence d'information sur la qualité des infrastructures
- absence d'analyse au niveau communal

Grâce à la robustesse du modèle, **une estimation a été réalisée du niveau des inégalités de revenus si les Etats fédéraux avaient tous investi un niveau similaire au niveau moyen d'investissements en infrastructures enregistré au niveau national.**

Ainsi, en rouge figurent les Etats fédéraux qui auraient pu réduire le niveau des inégalités sociales s'ils avaient investi dans les infrastructures comme la moyenne des Etats fédéraux des Etats-Unis. En bleu, figurent ceux qui auraient vu les inégalités sociales augmenter sur leur territoire s'ils avaient investi dans les infrastructures comme la moyenne des Etats fédéraux des Etats-Unis.

Carte 1 : Creusement des inégalités dans les Etats fédéraux ayant sous-investis



Source : Réalisé par Khartis

Ainsi, dans la région du Massachusetts et de Rhode Island, **5% du creusement des inégalités sociales observé entre 2000 et 2010 peut être attribué au sous-investissement dans les réseaux routiers.**

Explorer des sources de financement alternatives

Dans un contexte de désendettement de l'Etat et de capacité de financement plus réduite des administrations locales, **il devient indispensable de repenser les outils de financement traditionnels pour continuer à investir dans les infrastructures** et rompre avec le caractère procyclique de l'investissement dans les infrastructures.

Les partenariats public-privé incluant des banques de développement

La littérature économique a démontré l'efficacité des partenariats publics-privés qui sont des contrats globaux permettant d'associer une ou plusieurs entreprises privées à la construction, l'entretien et la gestion d'un ouvrage public. Ce type de contrat a pour avantage d'inciter les entreprises privées en charge de l'ouvrage à maintenir des coûts d'exploitation bas. En revanche, il présente une limite : le risque du projet est supporté entièrement par l'entreprise privée alors que l'Etat serait mieux armé pour le supporter.

L'existence d'une troisième partie au contrat, comme les banques de développement, permettrait dans ce cas de renforcer l'efficacité du contrat grâce à un meilleur partage des risques et une réduction des contraintes financières liées au risque pays.

Pour y parvenir, les missions des banques de développement peuvent être multiples :

- Augmenter leur montant de fonds propres pour mettre à disposition un montant d'épargne de long terme suffisant et/ou favoriser l'utilisation de nouveaux outils de co-financement/crowdfunding.

- Faciliter l'origination et le développement de projets de grande ampleur en s'associant et réduisant ainsi le risque politique associé au projet.
- FOURNIR des conseils, des garanties, améliorer le cadre institutionnel existant.
- Identifier des projets d'infrastructures viables en association avec les investisseurs privés.

Les plateformes de financement d'infrastructures régionales ou multilatérales

Ces dernières années, de nombreuses initiatives se sont développées pour favoriser l'investissement dans les infrastructures : la banque de développement de la région Asie-Pacifique nommée Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) et lancée en 2014, en Europe, le plan Juncker depuis 2015, les actions de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), la New Development Bank ou encore le lancement du mécanisme mondial de financement des infrastructures de la Banque Mondiale en 2014.

Ces nouvelles plateformes de financement régionales et multilatérales peuvent jouer un rôle prépondérant en facilitant la préparation et le financement, par des investisseurs privés, de projets d'infrastructures. En s'adaptant au mieux aux besoins des investisseurs, ces banques ont pour vocation de réorienter l'épargne privée de long terme vers des actifs d'infrastructures tout en s'affranchissant de certaines contraintes opérationnelles et de gouvernance auxquelles les banques de développement traditionnelles doivent faire face.

Allocation des recettes fiscales, liées au rapatriement de bénéfices de multinationales

Au-delà des fonds souverains, fonds de pension, des banques de développement régionales et des investisseurs institutionnels, de nouveaux moyens de financement doivent être créés. D'ici 2030, l'investissement dans les infrastructures doit augmenter de +60% au niveau mondial passant ainsi de 36 trillions de dollars à 57 trillions de dollars ces 18 prochaines années.

L'allocation, à des projets d'infrastructures spécifiques, des recettes fiscales liées au rapatriement de bénéfices de multinationales pourrait être une solution pour y parvenir. D'après une estimation de The Securities and Exchange Commission, les 500 plus grandes entreprises américaines ont généré au moins 2,1 trillions de dollars de profits offshore ce qui générerait 620 milliards de dollars de recettes fiscales pour les Etats-Unis si les fonds étaient rapatriés. Cette taxe pourrait ainsi devenir un moyen acceptable de lutter contre l'évasion fiscale.

Conclusion

Tout comme les Etats-Unis, la France est confrontée à une croissance économique molle (inférieure à la moyenne enregistrée en zone euro) et à des fractures territoriales et sociales croissantes. Au regard des résultats de cette étude, le désinvestissement en infrastructures, depuis 2008 dans un contexte de consolidation budgétaire, a probablement participé au creusement des inégalités sociales en France ces dernières années. Le caractère procyclique des dépenses d'investissement en infrastructures en France s'est confirmé ces dernières années. Bien que plusieurs grands projets soient en cours (le démarrage du Grand Paris, le plan de relance autoroutier), ils ne suffiront pas, à eux-seuls, à réduire les fractures territoriales. Une vision de long terme sur les besoins en infrastructures est donc indispensable tout comme l'utilisation de nouveaux outils de financement. Outre celles présentées dans le document de travail, il existe de nombreuses autres pistes de financement innovantes qui pourraient à l'avenir se développer (tels que les obligations vertes, les contrats de performance, l'usage de recettes annexes liées à des services associés à une infrastructure, ou le développement de recettes liées aux économies futures de ressources rendues possibles par l'infrastructure,...).

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

TRANSITION NUMÉRIQUE ET INFRASTRUCTURES : Quels impacts pour les Travaux Publics ?

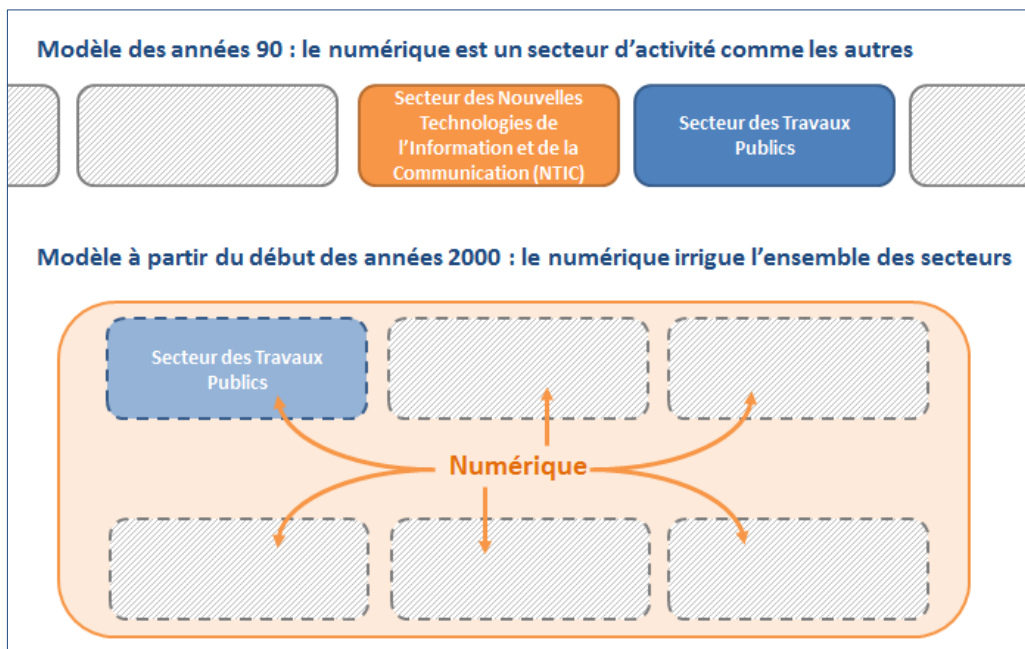
Le numérique aura des conséquences majeures sur les infrastructures à plusieurs niveaux : sur le cycle de vie des infrastructures, sur les besoins additionnels liés aux nouveaux usages numériques et sur la mutation vers des infrastructures « intelligentes ». Cet article propose ainsi de mettre en lumière ces différents impacts.

Des opportunités de marché à saisir dans un contexte en pleine évolution

Numérique : une transition qui impacte le secteur des Travaux Publics

La physionomie de l'économie a évolué fortement depuis la fin des années 90 avec l'explosion des technologies numériques et leur diffusion à l'ensemble des secteurs d'activité dont le secteur des Travaux Publics.

Graphique 1 : Evolution de l'organisation de l'économie



Les entreprises des Travaux Publics doivent se saisir pleinement de ces transformations pour adapter leurs produits et services, de leur conception jusqu'à leur maintenance, et les business models de la profession sont en train d'évoluer. La manipulation de la donnée est devenue vitale dans ce contexte et de plus en plus d'entreprises gestionnaires de données s'intéressent aux marchés de la ville intelligente (ou smart city) par exemple, là où les entreprises de Travaux Publics ont leur place.

Un essor colossal du numérique dans l'économie avec encore de fortes marges de progression

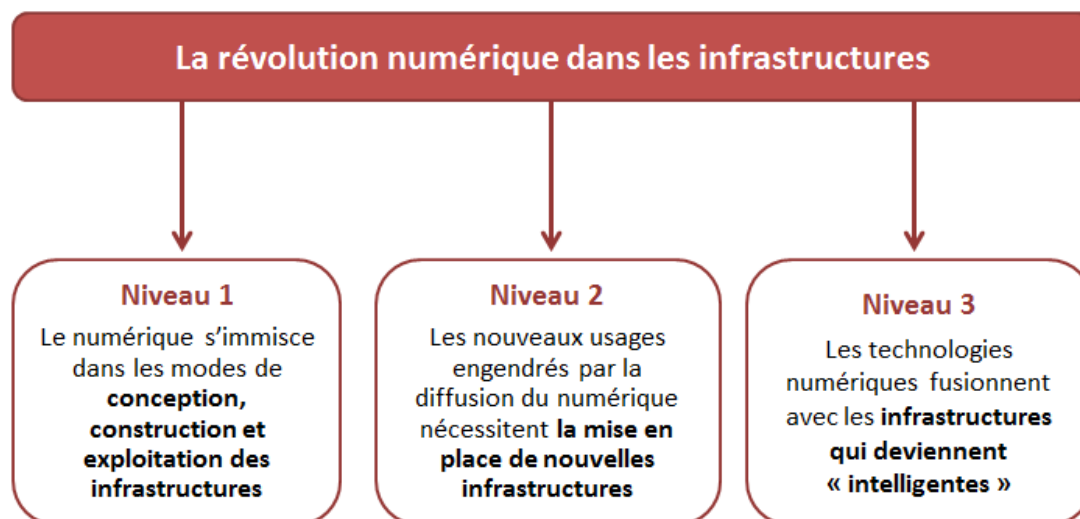
Le numérique représente 110 Md€ dans le PIB de la France, soit un niveau supérieur aux services financiers et à l'agriculture. Pour autant, il ne représente que 5% du PIB, ce qui est peu en comparaison à la Corée du sud ou au Royaume-Uni pour qui le numérique représente 10% du PIB.

D'après une étude de [McKinsey](#), la France pourrait espérer un surcroît de PIB digital de 100 Md € par an jusqu'en 2020 en offrant un écosystème numérique plus favorable aux entreprises. Ainsi, les marges de développement sont encore importantes en France. L'[Institut Montaigne](#) estime par exemple à 74 Mds € le potentiel de création de valeur de l'Internet des objets en France en 2020 et le marché mondial des « smart cities » pourrait atteindre entre 400 et 1600 Md\$ selon un rapport du [Sénat](#). Autant de marchés dont les entreprises de Travaux Publics devront se saisir.

Les infrastructures au cœur des défis de la transformation numérique de la société

La révolution numérique a plusieurs impacts majeurs sur les infrastructures. Un premier concerne les modes de conception, construction et exploitation de l'infrastructure même (niveau 1). Un second concerne le développement des services numériques dans la société et ses conséquences sur les besoins additionnels en infrastructures (niveau 2). Enfin, un troisième correspond à la mutation en infrastructures « intelligentes », c'est-à-dire qu'elles deviennent elles-même « numériques » et s'intègrent peu à peu à « l'internet des objets » (niveau 3).

Graphique 2 : La révolution numérique impacte les infrastructures sur plusieurs niveaux



La révolution numérique transforme les modes de conception, construction et exploitation des infrastructures

En 2014 la productivité horaire de la construction est inférieure de 6% au niveau de 1995 alors qu'elle a augmenté sur la même période de 87% dans l'industrie manufacturière.

La transformation numérique touche avec retard le secteur des Travaux Publics, mais pourrait avoir des conséquences sur l'évolution de sa productivité similaires à d'autres secteurs industriels. L'activité des entreprises de Travaux Publics est en effet impactée par l'introduction du numérique durant la phase de conception des infrastructures, de construction et d'exploitation.

La phase de conception :

Les entreprises des Travaux Publics utilisent de plus en plus les technologies du BIM (Building Information Modeling). Ces technologies aident au suivi et à la conception d'un chantier en modélisant les relations existantes entre les différents matériaux et leurs propriétés, en partageant des données standardisées entre les différentes parties prenantes par exemple...

Les avantages du BIM par rapport aux méthodes traditionnelles :

- 5x plus rapide pour estimer les coûts
- - 3 % de marge d'erreur d'estimation des coûts
- - 7 % la durée moyenne des chantiers
- - 40 % de dépassements de budget.

Au total, jusqu'à 10 % d'économie de la valeur des contrats. (Source [McKinsey](#), 2014)

La phase de construction :

Durant la phase de construction, les technologies numériques permettent des gains de productivité dans les chantiers de Travaux Publics. En voici quelques exemples :

- applications de gestion de projets accessibles sur smartphones et tablettes,
- GPS sur les engins de chantier et casques à réalité augmentée pour accomplir des travaux de nivellement plus rapidement et avec un moindre risque d'erreur,
- réseaux sans fil couplés à des puces RFID pour suivre et localiser en temps réel les matériaux et les équipements,
- capteurs géophysiques pour analyser en direct des paramètres externes susceptibles d'interférer avec le bon déroulement du chantier,
- impression 3D pour réaliser des éléments complexes, à la demande et dans un temps limité
- drones pour effectuer des relevés 3D des terrains et des structures...

L'exploitation et la maintenance :

L'introduction de technologies numériques transforme également les processus d'exploitation et de maintenance des infrastructures.

Leur maintenance est facilitée. A titre d'illustration, des drones thermiques sont utilisés pour effectuer des survols de champs de panneaux solaires et détecter ceux qui seraient défectueux, des systèmes communicants sont installés sur les systèmes d'éclairage public afin d'informer d'éventuelles pannes, des capteurs détectent les fuites sur les réseaux d'eau...

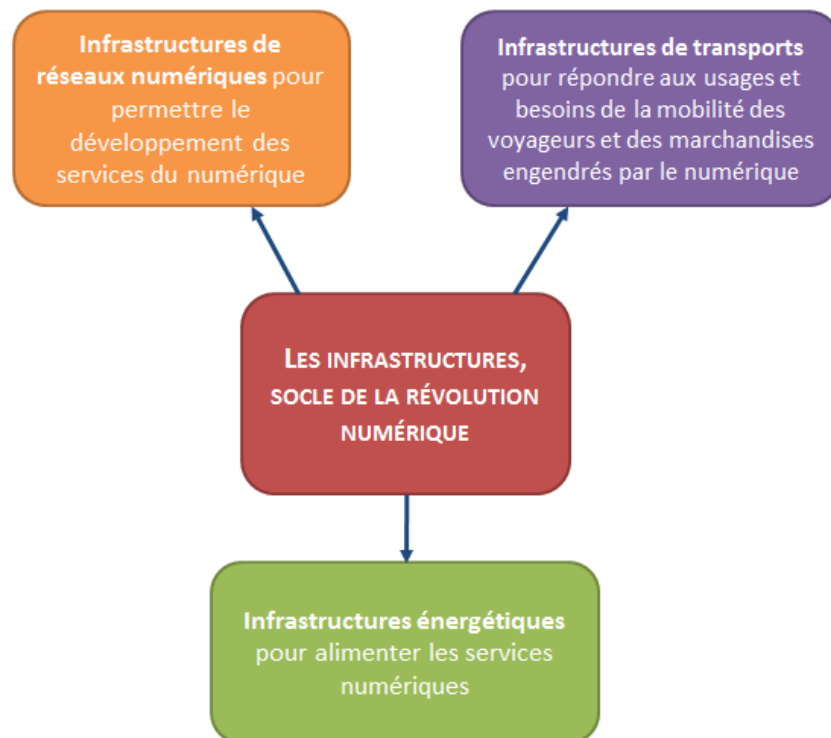
L'entreprise peut également intervenir en amont de dommages réels : c'est la maintenance prédictive. Des capteurs de données peuvent par exemple être installés sur des ouvrages d'art afin d'avertir d'un éventuel mouvement suspect de la structure et ou d'une usure de matériaux. Les coûts d'entretien sont donc réduits et la sécurité des ouvrages renforcée.

L'entreprise peut ainsi proposer un service amélioré à la collectivité propriétaire de l'ouvrage.

Les infrastructures, un socle de la révolution numérique

L'existence d'infrastructures « physiques » est indispensable à la transformation numérique de la société. La révolution numérique engendre des besoins en infrastructures directs et indirects. Les besoins directs correspondent aux réseaux numériques et datacenters qui doivent être construits pour faire circuler sur l'ensemble du territoire les données, dont la masse ne cesse de grandir. Les besoins indirects correspondent aux nouvelles tendances sociétales et aux nouveaux usages qui sont induits par le développement du numérique dans la société. Les infrastructures de transport et d'énergie sont au cœur de ces évolutions.

Graphique 3 : Les besoins directs et indirects de la révolution numérique en infrastructures



Trois grandes « familles » d'infrastructures sont principalement concernées :

- **Les infrastructures numériques**, tels que les réseaux mobile (4G, 5G) et fixe (THD notamment) et les datacenters doivent être déployés dans le territoire pour supporter physiquement le développement des applications et services numériques. A moyen terme par exemple, le Plan France Très Haut Débit qui prévoit la couverture de 100% du territoire national en THD à horizon 2022 représente un investissement de 20 Md€. D'autant que d'autres technologies seront sûrement à mobiliser à l'avenir afin de supporter les besoins toujours plus importants d'échanges de données : développement de la e-santé, de la e-administration, du télétravail, multiplications des initiatives de smartcity dans les territoires... Selon l'[Institut Montaigne](#), l'univers numérique pourrait représenter 44 000 Md de gigaoctets en 2020, soit 10 fois plus qu'en 2013.
- **Les infrastructures de transport** routières, ferroviaires, fluviales, maritimes et aéroportuaires de transport de voyageurs et de marchandises devraient se développer en conséquences de la transition numérique :
 - Le transport de voyageurs d'une part pour porter la révolution de la mobilité : le numérique encourage l'avènement de nouvelles formes de mobilités (voitures autonomes, mobilité électrique, covoiturage...), soit en mettant en relation les utilisateurs entre eux, soit en permettant de développer technique de nouvelles solutions de mobilités. Le numérique facilite également l'intermodalité : face à la saturation des moyens de transports traditionnels, les difficultés grandissantes d'accès aux centres urbains, les pics de pollution dû aux moyens transports, les citoyens multiplient l'utilisation de différents modes de transports dans un même trajet, facilitée par les applications numériques. Concrètement, cela pourrait se traduire par un besoin supplémentaire en stations de recharge électrique (voitures, vélos, autobus...), stations pour véhicules partagés (vélos, voitures...), aires de covoiturage, construction de parking-relais, gares routières, réaménagement de boulevards urbains, de zones piétonnes et pistes cyclables...
 - D'autre part la révolution numérique participe à l'essor du e-commerce et ainsi à l'accroissement des échanges de marchandises. En France en 2016, les ventes aux

particuliers sur Internet ont progressé de près de 15 % sur un an (Source [Fevad](#), 2017). Les infrastructures d'acheminement et les aménagements urbains devront être repensés, parfois redimensionnés, pour faire face à ces nouveaux défis de la logistique (notamment en ville dense avec la logistique du dernier kilomètre).

- **Les infrastructures de l'énergie**, et en priorité les énergies renouvelables, seront sollicitées pour supporter les besoins additionnels des nouveaux services numériques. En effet, les data centers consomment d'importantes quantités d'énergies électriques : ils représentent environ 4 % de la consommation énergétique mondiale, en croissance de près de 5 % par an (Source RTE, 2016). Le développement de la mobilité électrique permis en partie par la révolution numérique aura également des incidences sur la consommation énergétique : une contribution à la pointe du soir de 30 à 40 millions de véhicules électriques en circulation à horizon 2030 serait de l'ordre de 5 gigawatts, soit l'équivalent de la totalité de l'éclairage public et résidentiel de France (RTE, 2017).

Des infrastructures « intelligentes » pour répondre aux enjeux sociétaux

La révolution numérique transforme également les réseaux eux-mêmes en infrastructures « intelligentes » capables de récupérer, d'analyser et de communiquer de la donnée. L'Internet des objets s'applique désormais aux infrastructures. Il permet par exemple à des capteurs installés sur les routes de mesurer en temps réel les niveaux de pollution ou sonores et d'en informer les autorités. Les smartgrids permettent une gestion intelligente de l'énergie, au plus près des besoins, par l'optimisation des flux, l'intégration des énergies renouvelables ou encore le contrôle instantané de la consommation par les utilisateurs...

Ces infrastructures intelligentes permettent de répondre à plusieurs grands défis : renforcer la compétitivité en fluidifiant la mobilité grâce à la signalisation intelligente par exemple ; assurer la qualité de vie et la cohésion des territoires par la diffusion des réseaux numériques dans les territoires et le développement des initiatives de smartcity ; accompagner la transition écologique par la gestion des ressources et la protection des territoires et des citoyens.

ENJEU 1

RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ

Par la fluidification de la mobilité des données, des marchandises et des Hommes

Le niveau de performance des infrastructures est déterminant pour le développement économique, l'attractivité internationale, le tourisme... Disposer du THD est devenu indispensable aussi bien pour les entreprises que pour les citoyens. De même, pouvoir se déplacer de manière fluide pour les salariés a une incidence forte sur leur productivité. La réduction des temps de transports des marchandises représente un élément différenciant pour les entreprises. Les infrastructures intelligentes répondent à ces défis en fluidifiant les échanges et en optimisant les déplacements.

Exemples d'infrastructures intelligentes : route connectée, signalisation intelligente, mobilier urbain dédié à l'information et à la mobilité, dispositifs de billettique intelligente, autonomisation des transports publics (portes...), scanner de trains, parking intelli-

ENJEU 2

ASSURER LA QUALITÉ DE VIE ET LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Par la diffusion du numérique dans les territoires et les initiatives de smartcity

La smartcity peut se définir comme un territoire connecté au service du bien-être de ses habitants. Le déploiement des infrastructures de très haut débit favorise celui d'initiatives de smartcity dans les territoires, dont les plus ruraux, apportant ainsi à tous une meilleure qualité de vie. De plus, le THD permet l'accès sur l'ensemble du territoire à de nouveaux services numériques tel que la e-santé, la e-mobilité ou la e-administration, facilitant la vie des Français au quotidien.

Exemples d'infrastructures intelligentes : réseau de fibre optique et 5G, capteurs de nuisances sonores, mobilier urbain connecté, Wi-Fi public...

ENJEU 3

ACCOMPAGNER LA TRANSITION ECOLOGIQUE

Par la gestion des ressources et la transition énergétique

Ponctionner la ressource naturelle au plus près des besoins avec un impact sur la nature le plus faible possible est un enjeu environnemental majeur. De plus, la transition du système énergétique vers un modèle sobre en émissions de CO₂ est indispensable pour lutter contre le réchauffement climatique.

Les infrastructures intelligentes tiennent un rôle central pour participer à ces objectifs. Elles permettent une gestion bien plus efficace de la ressource et ouvrent la possibilité aux énergies renouvelables de dialoguer avec le système énergétique existant.

Exemples d'infrastructures intelligentes : capteurs intelligents de détection des fuites d'eau, piscines numériques, éclairage en LED, éclairage intelligent, compteurs électriques et de gaz (Linky, Gazpar), télégestion des stations d'épuration, smartgrids, bornes de déchets enterrées communicantes, route productrice d'énergie...

Par la préservation des territoires et des citoyens

Les changements climatiques et les risques de pollution de l'eau et de l'air sont une réalité qui impacte les territoires et les citoyens. Surveiller, prévenir et anticiper ces risques peut être facilité par les technologies numériques. Le traitement en temps réel des données permet également d'intervenir efficacement dans des délais réduits.

Exemples d'infrastructures intelligentes : surveillance numérique des risques de crues et de séismes, systèmes de pompage intelligent en cas de forte pluviométrie (assainissement), capteurs de nuisances sonores, capteurs intelligents de pollution de l'air et de l'eau, surveillance de l'état des ouvrages...

Conclusion

La numérisation des activités est en cours dans le secteur des Travaux Publics. La mutation vers des infrastructures intelligentes demandera de nouvelles compétences pour les exploiter à tous les niveaux : de leur conception en passant par leur construction jusqu'à leur exploitation. Il est essentiel d'anticiper le développement de nouvelles compétences dans la formation des salariés des Travaux Publics afin d'exploiter le potentiel de ces nouveaux outils.

Ce sont aussi certains marchés des entreprises de Travaux Publics qui évoluent. Leurs clients ne souhaitent plus simplement l'installation de l'infrastructure, mais un service global qui comprend son installation physique et les flux de données qui y sont associés. Le client souhaite ainsi analyser les performances du réseau, le piloter à distance, anticiper les pannes... Les infrastructures entrent dans l'ère de l'Internet des objets et les entreprises devront pouvoir proposer des offres de services en accord avec ces nouvelles exigences.

Ces transformations représentent une formidable opportunité de marché pour les entreprises de Travaux Publics. En effet, les marchés de la smartcity représentent un potentiel de plusieurs centaines de milliards d'euros dans le monde, mais les grands opérateurs spécialistes de la gestion de données et géants du numérique (tels les GAFAs par exemple) tentent déjà de capter la valeur créée par les infrastructures intelligentes. Les entreprises de Travaux Publics doivent se saisir des nouveaux enjeux liés à ces infrastructures afin de devenir des acteurs incontournables de cette révolution numérique.

Romain Guillet
guilletr@fntp.fr
 01.44.13.32.22

LA REVISION DE LA DIRECTIVE « EUROVIGNETTE » ET LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

La Commission européenne a présenté le 31 mai dernier son « paquet routier », qui comprend un large éventail de propositions législatives concernant le transport routier. L'ambition de cette série de mesures est de fixer un cadre en faveur d'une mobilité décarbonée, compétitive et connectée. Outre le recours à des carburants alternatifs et au développement du numérique, un des moyens pour encourager des transports plus économes en énergie consiste à prendre en compte les coûts externes (pollution atmosphérique, bruit...) dans la tarification des infrastructures routières.

L'enjeu de la décarbonisation

La Commission européenne a fait de la transition vers une économie sobre en carbone un enjeu majeur. La mobilité à faible taux d'émissions est un des éléments déterminants pour parvenir à cette fin. La décarbonisation, le recours à des technologies à faible taux d'émission et le développement de solutions de mobilité connectée sont au centre des réflexions de la Commission.

Il s'agit d'une nécessité, selon la Commission, si l'Europe veut rester compétitive et être en mesure de satisfaire les besoins de mobilité des personnes et des biens. Le secteur des transports y est mis à contribution : il représente la principale cause de pollution atmosphérique dans les villes.

Le transport routier est une source importante de pollution atmosphérique : à lui seul, le transport routier est responsable de près d'un cinquième des émissions de gaz à effet de serre.

En raison de ses incidences négatives sur le plan économique, social et environnemental, notamment une hausse des émissions sonores et polluantes et un allongement du temps de parcours, la dégradation des infrastructures routières, faute d'entretien approprié, dans de nombreux états de l'UE est un des facteurs identifiés par la Commission. Comme elle le souligne, les dépenses publiques consacrées à l'entretien des routes ont diminué dans l'UE d'environ 30 % entre 2006 et 2013 et représentaient 0,5 % du PIB en 2013 (contre 1,5 % en 1975 et 0,8 % en 2008).

Un autre élément du débat lancé par la Commission européenne dans le cadre du « paquet routier » est la place des voitures particulières. Si les voitures et les camionnettes causent moins de dommages aux infrastructures que les véhicules lourds et les autobus/autocars, les voitures sont à l'origine d'environ 2/3 des coûts externes (y compris le coût du changement climatique, de la pollution atmosphérique, du bruit, des accidents et d'autres incidences négatives) générés par le transport routier, soit 1,8 à 2,4 % du PIB.

Vers une tarification fondée sur la distance

Se fondant sur le principe du « pollueur payeur » et du principe de l'« utilisateur payeur », la Commission européenne souhaite réviser la directive 1999/62/CE, avec l'objectif de faciliter la transition vers une mobilité sobre en carbone. En effet, bien que 24 États membres aient déjà opté pour un péage fondé sur la distance sur l'ensemble du réseau, cette transition demeure lente. La révision de la cette directive envisagée par la Commission repose ainsi sur l'abandon progressif d'un système de vignette basé sur le temps parcouru au profit d'un système de péage dont le prix serait fonction de la distance par

course. Cette démarche permettrait aussi de contrecarrer le manque d'harmonisation du type de redevances (vignettes fondées sur la durée, péages fondés sur la distance différenciés ou non).

Concrètement, la Commission propose de réduire progressivement les disparités entre les différents systèmes de tarification. À ce titre, elle souhaite interdire la mise en place de systèmes de droits d'usage fondés sur la durée (vignettes) pour les véhicules lourds (utilitaires de plus de 3,5 tonnes, bus et cars) à partir du 1^{er} janvier 2018 et de rendre possible le maintien des systèmes de vignette déjà introduits jusqu'au 31 décembre 2023. Concernant les véhicules légers, l'interdiction d'introduire un tel système prendrait effet à partir de la date d'entrée en vigueur de la directive, alors que les systèmes existants pourraient être maintenus jusqu'au 31 décembre 2027, si la proposition était adoptée. La différence de traitement entre les véhicules utilitaires lourds et les véhicules utilitaires légers se justifie par le fait qu'ils n'ont pas les mêmes incidences sur les infrastructures et que le niveau de maturité de la tarification des véhicules utilitaires légers est moins élevé.

Une tarification des coûts externes permettant potentiellement de contribuer au financement des infrastructures

Le principe posé par la Commission européenne est celui d'une application de redevances pour coûts externes sur, au moins, les parties du réseau à péage pour lesquelles la pollution atmosphérique et le bruit provoqués par le trafic des véhicules utilitaires lourds sont les plus importants.

La Commission propose à cet effet de rendre obligatoire une variation des prix des péages en fonction des émissions de CO₂ de chaque véhicule, véhicule léger ou poids lourd. Cette disposition doit permettre d'encourager l'utilisation des véhicules les plus propres et les plus efficaces.

Innovation par rapport à la directive actuelle en vigueur, le texte laisse aussi la possibilité aux États membres de moduler le prix du péage en tenant compte des congestions, dans le but de remédier à ces problèmes dans les zones interurbaines. Comme le rappelle la Commission, la congestion due au transport routier est à l'origine de gaspillages considérables estimé à 1% du PIB de l'UE.

Les recettes issues de ces redevances liées aux congestions doivent permettre, selon la Commission européenne, de contribuer directement au financement des infrastructures de transport. Elle estime que 740 milliards d'euros sont nécessaires pour achever les corridors du réseau central du réseau transeuropéen de transport d'ici à 2030. Les besoins totaux en investissement pour les infrastructures de transport de l'UE (qui associent le réseau global RTE-T et les transports urbains) sont estimés à 130 milliards d'euros par an.

Le fléchage des recettes issues de la tarification routière est un débat récurrent depuis l'adoption de la directive de 1999 et sa dernière révision en 2006. Ce fléchage n'est pas obligatoire à ce jour.

Des recettes éventuelles pour les grands projets d'intérêt européen ?

La révision de la directive Eurovignette est de nature à relancer le débat sur l'utilisation potentielle des recettes issues des dispositifs envisagés par la Commission européenne. Des projets emblématiques, tels que le tunnel de base du Brenner (55 km) reliant l'Autriche à l'Italie, servent ainsi de modèles pour les promoteurs des grands projets français d'intérêt européen. Ainsi, pour financer la construction du tunnel de base du Brenner, d'un coût similaire à celui du tunnel de base de la section transfrontalière Lyon-Turin, l'Autriche a fait appel à un « sur-péage » sur l'autoroute A13 d'accès au tunnel, puis sur l'A12 entre Innsbruck et la frontière allemande.

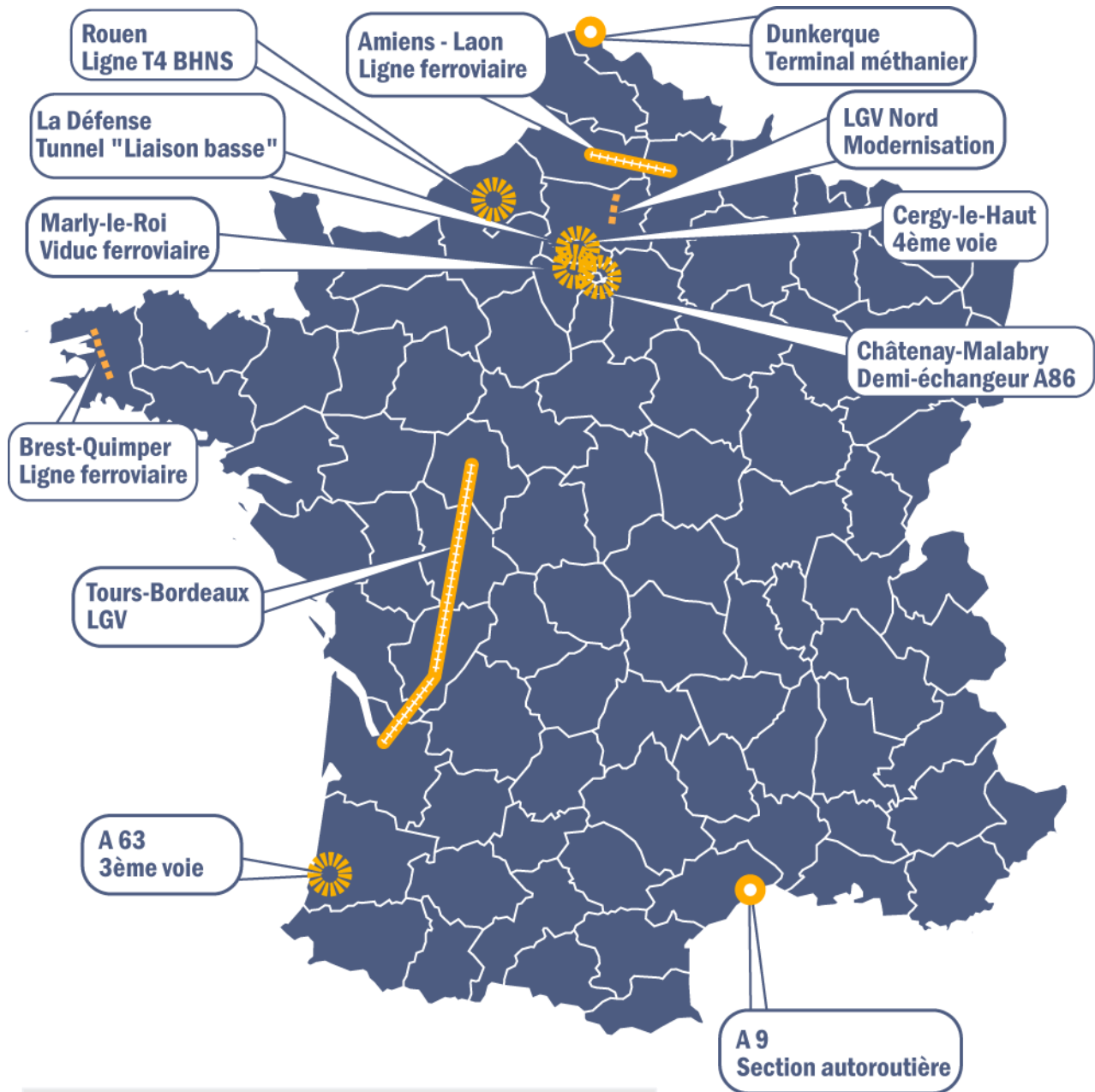
Le rapport des parlementaires Bouvard-Destot (2015) sur la section transfrontalière de la ligne ferroviaire Lyon-Turin a proposé la création d'une nouvelle recette, une forme de « sur-péage » de montagne sur le réseau autoroutier au titre de la directive Eurovignette. Les recettes sont estimées à 40 M€/an. Cependant, cette idée poserait des problèmes juridiques sur les plus anciens contrats de concession autoroutiers. La réflexion n'est toutefois pas close et il pourrait être envisagé de percevoir une taxe sur certains axes routiers. La question demeure et fait donc toujours l'objet de négociations.

La démarche est identique pour le financement du canal Seine-Nord Europe. Le rapport Pauvros (2015) suggère la piste d'un « sur-péage » pour les poids lourds circulant dans le réseau des autoroutes concédées du Nord de la France. Ces autoroutes sont caractérisées par l'un des plus forts trafics poids lourds d'Europe, dont une part importante sont des poids lourds en transit. Cette redevance permettrait de prélever une contribution environnementale correspondant au coût lié à la pollution externe, permettant ainsi de rembourser un emprunt de 700 M€ nécessaire au bouclage financier du projet. Pour un trajet Paris-Lille, ceci correspond à moins de 0,15€ par tonne transportée.

Il appartient maintenant au Conseil de l'Union européenne, qui représente les gouvernements des États membres, et au Parlement européen de s'exprimer sur cette proposition législative, et notamment sur l'élargissement de l'assiette à tous les véhicules. Il ne fait nul doute que le sujet sera suivi avec la plus grande attention, en raison à la fois de la possibilité de percevoir de nouvelles recettes potentielles, dans un contexte de rareté des fonds publics, mais aussi du débat (sensible, comme l'a démontré l'expérience de l'écotaxe) qu'il amorce.

Nicolas Gaubert
gaubertn@fntp.fr
Service Europe
01.44.13.31.06

INFOS CHANTIERS – 1^{er} TRIMESTRE 2017



Légende

- Mise en service
- Lancement

Localisation
Nom du chantier

© FNTP juillet 2017

Mises en service

Dunkerque : terminal méthanier

Le terminal méthanier de Dunkerque a débuté ses activités commerciales le 1^{er} janvier 2017. Sur les 56 ha du site, 20 ha ont dû être gagnés sur la mer. Une jetée capable d'accueillir 150 méthaniers par an a également été aménagée. Le terminal servira à stocker et regazéifier le GNL importé en France avant son injection dans le réseau.

- Investissement : 1,2 Md€
- Durée du chantier : 5 ans

Amiens - Laon : modernisation ferroviaire

Les travaux de modernisation de la ligne Amiens – Laon entre Amiens et Tergnier se sont achevés le 3 mars 2017. 63 km de voies ont été réhabilités : 136 km de rails, 105 000 traverses et 30 000 tonnes de ballast installés. Le chantier a mobilisé 530 personnes.

- Investissement : 80 M€
- Durée du chantier : 8 mois

Tours – Bordeaux : LGV

La LGV entre Tours et Bordeaux a été inaugurée le 28 février 2017 avant sa mise en service commerciale le 2 juillet. Les voyageurs mettront un peu plus de 2 heures pour faire le trajet entre Paris et Bordeaux grâce à cette nouvelle infrastructure de 340 km. 415 ouvrages d'art ont été construits sur le tracé qui traverse 117 communes. La ligne a vocation à être prolongée vers Toulouse d'une part et vers Dax d'autre part.

- Investissement : 7,6 Md€
- Durée du chantier : 5 ans

A 9 : nouvelle section

La nouvelle section de l'autoroute A 9 à hauteur de Montpellier a été inaugurée le 10 mars 2017 et ouverte à la circulation fin mai avec 6 mois d'avance sur le calendrier initial. Le nouveau tronçon de 25 km va permettre de séparer le trafic de transit du trafic local et ainsi répondre à l'accroissement de la circulation sur cet axe.

- Investissement : 800 M€
- Durée du chantier : 5 ans

Lancements

Brest - Quimper : modernisation ferroviaire

La modernisation de la ligne Brest – Quimper a débuté en janvier 2017 pour une durée d'un an. Le chantier consiste à rénover 8 ouvrages d'art (6 ponts, 1 viaduc et 1 tunnel) et à remplacer 140 km de rails, 100 000 tonnes de ballast et 95 000 traverses. 85 km de fibre optique vont être installés. L'opération permettra, outre le renouvellement de la ligne, de densifier l'offre TER.

- Investissement : 77,8 M€
- Mise en service : décembre 2017

La Défense : tunnel routier de la « Liaison basse »

Le chantier de rénovation du tunnel « Liaison basse » à La Défense situé sur les communes de Courbevoie et Puteaux a démarré en janvier 2017. Les opérations sont principalement la création d'une bande d'arrêt d'urgence et de cheminements piétons pour l'évacuation d'urgence, la mise en place d'un système d'éclairage LED, le développement de la vidéo-surveillance ainsi que la création d'une nouvelle galerie technique.

- Fin du chantier : fin 2018

Châtenay-Malabry : demi-échangeur sur l'A 86

La création d'un demi-échangeur sur l'A 86 à hauteur de Châtenay-Malabry et du Plessis-Robinson a commencé le 9 janvier pour une durée de 22 mois. De nouvelles bretelles vont être mises en place pour faciliter la circulation des usagers ainsi qu'un nouveau carrefour à feux et un nouveau giratoire.

- Investissement : 14,5 M€
- Durée du chantier : 22 mois

A 63 : création d'une 3^{ème} voie

Les travaux d'aménagement d'une 3^{ème} voie sur une portion de 17 km de l'A 63 entre Bénésse-Maremne et Saint-Geours-de-Maremne ont commencé le 30 janvier 2017. Dans le cadre du plan de relance autoroutier signé en septembre 2015, un autre tronçon de 10 km sera également mis à 2x3 voies par la suite entre Ondres et Bénésse-Maremne.

- Investissement : 118,5 M€
- Mise en service : fin 2019

LGV Nord : modernisation

La 3^{ème} phase de modernisation de la LGV Nord a débuté le 23 janvier 2017 pour 6 mois. Elle prévoit le remplacement de 70 km de rails dans le sens Lille-Paris entre Conchy-les-Pots et Verberie. 35 000 tonnes de ballast vont également être renouvelées. 220 personnes seront mobilisées sur ce chantier.

- Investissement : 53 M€
- Durée du chantier : 6 mois

Cergy-le-Haut : 4^{ème} voie

En février 2017 ont commencé les travaux d'aménagement d'une 4^{ème} voie à Cergy-le-Haut à l'un des terminus de la ligne A du RER et de la ligne L du Transilien. Associée à de nouveaux aiguillages, elle apportera de la souplesse dans la circulation des trains et ainsi contribuera à améliorer la régularité du trafic.

- Investissement : 25 M€
- Mise en service : fin 2018

Rouen : ligne T4 BHNS

Les travaux de déviation de réseaux préalables aux travaux de génie civil de la ligne T4 du réseau de bus Teor à Rouen ont démarré en janvier 2017. La ligne de 8,5 km et qui comprendra 15 stations reliera les stations Boulingrin et Zénith sur un axe nord-sud. Des aménagements cyclables sont également prévus. L'objectif est de réduire la circulation automobile de 15% le long du parcours.

- Investissement : 88 M€
- Mise en service : 2019

Marly-le-Roi : viaduc ferroviaire

L'opération de renouvellement du viaduc ferroviaire de Marly-le-Roi a été lancée le 1^{er} mars 2017. Il est situé sur la ligne L du Transilien qui relie la gare de Paris Saint-Lazare à celle de Saint-Nom-la-Bretèche. Le tablier métallique de l'ouvrage long de 283 m va être renouvelé. Les conditions d'exploitation et le confort des usagers de la ligne seront ainsi améliorés.

- Investissement : 65 M€
- Durée du chantier : 2 ans ½

Déclarations d'utilité publique (DUP)

Ligne THT Avelin - Gavrelle

La [DUP](#) du projet de ligne THT de 400 000 Volts entre les postes électriques d'Avelin et de Gavrelle a été publiée au journal officiel le 1^{er} janvier 2017.

- Investissement : 150 M€
- Mise en service : fin 2021

Grand Paris Express : ligne 15 Est

La branche Est de la ligne 15 du Grand Paris Express, longue de 23 km et comprenant 12 gares, a été déclarée d'utilité publique le 13 février 2017. Les travaux devraient démarrer début 2018.

- Investissement : 3,5 Md€
- Mise en service : 2025 pour la section Saint-Denis Pleyel et Rosny-Bois-Perrier, et 2030 pour le prolongement vers Champigny Centre

Grand Paris Express : ligne 17 Nord

La ligne 17 Nord du Grand Paris Express a été [déclarée d'utilité publique](#) le 14 février 2017. Longue de 17,5 km, elle reliera les gares du Bourget RER et de Mesnil-Amelot en passant par l'aéroport de Roissy.

- Investissement : 1,8 Md€
- Mise en service : 2024 pour le 1^{er} tronçon puis 2030 pour le prolongement jusqu'à la gare Le Mesnil-Amelot

Angers : 2^{ème} ligne de tramway

La 2^{ème} ligne de tramway d'Angers a été déclarée d'utilité publique dans un arrêté publié le 20 février 2017. Longue de 9,9 km elle relie la ville sur un axe est-ouest.

- Investissement : 245 M€
- Mise en service : fin 2022

Concertations publiques, débats publics et enquêtes publiques

Métropole de Strasbourg : prolongement du tramway vers Koenigshoffen

L'[enquête publique](#) portant sur le projet de prolongement à l'Ouest de la ligne F du tramway vers Koenigshoffen s'est déroulée du 20 mars au 28 avril 2017.

- Investissement : 42 M€
- Mise en service : 2019-2020

Lyon : pôle d'échanges multimodal de Lyon Part-Dieu

Le projet de pôle d'échanges multimodal de Lyon Part-Dieu a été soumis à [enquête publique](#) préalable à la DUP entre le 13 mars et le 14 avril 2017.

- Mise en service : à partir de 2022

Marseille – Aix - Gardanne : ligne ferroviaire

Une [enquête publique](#) a été réalisée entre 23 janvier et le 3 mars 2017 sur la 2^{ème} phase de travaux de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Aix-en-Provence - Gardanne.

- Investissement : 180 M€
- Mise en service : 2021

Aix-en-Provence : BHNS

Le projet de BHNS Aixpress situé sur le territoire de l'ancienne communauté du Pays d'Aix désormais rattachée à la métropole Marseille-Aix-Provence a été soumis à une [enquête publique](#) entre le 3 janvier et le 2 février 2017.

- Investissement : 66,2 M€
- Mise en service : 2019

Angoulême : BHNS

L'[enquête publique](#) concernant le projet de 2 lignes de BHNS du Grand Angoulême s'est déroulée du 27 mars au 26 avril 2017. Le début des travaux est prévu pour fin 2017.

- Investissement : 87 M€
- Mise en service : mi 2019

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

Juillet 2017

Des sites Web à visiter

<http://www.ap2m.org>

La mobilité est aujourd'hui un enjeu de société de premier plan. Aussi l'association Passé Présent Mobilité (P2M) entend promouvoir les recherches sur son histoire et son actualité, sur différents territoires, à toutes les échelles et dans la longue durée. Groupe pluridisciplinaire, organisateur d'un séminaire ancré dans ce champ de recherche, il se veut un lieu ouvert de réflexions et d'actions, par le biais des compétences diverses de ses membres, mais aussi par l'aide que P2M entend apporter à des travaux en cours et à venir, universitaires et à diffusion plus large. Pour ce faire, P2M établit des partenariats avec différents acteurs du monde de la mobilité.

<http://www.apnpc.com/s/intermodalite.com>

Le portail de l'intermodalité. Bienvenue sur le site intermodalite.com. Vous trouverez sur cette page les derniers articles et les dernières informations concernant le portail de l'Intermodalité. Site d'informations sur le transport et la logistique, vous avez la possibilité d'interagir sur chacun des articles soit en déposant un commentaire, soit en participant à leur notation. Vous avez la possibilité de déposer un article de fond en devenant membre du portail de l'Intermodalité, remplissez le formulaire afin d'obtenir les codes utilisateur.

Vos lectures

Numéros spéciaux - Dossiers

« Ouvrage d'art ». – Travaux N°932 Avril/Mai 2017. – 108p.

« Travaux Supplément 100 Ans ». – Travaux Avril/Mai 2017. – 61p.

Ouvrages

**« Nouvelle économie, nouvelle industrie » / LOMBARD (Didier). – Paris : Editions Odile Jacob, 03/2017. – 154p.
Prix : 21,90€**

Que faire face au déclin de notre économie et au risque de son déclassement dans la compétition mondiale ? D'abord et avant tout renouveler les grandes infrastructures, celles des transports, de la production d'énergie, des télécommunications, répond l'auteur M. Didier LOMBARD, qui fut notamment directeur des stratégies industrielles, puis président de l'Agence française pour les investissements internationaux, et président-directeur général de France Télécom de 2005 à 2010. Mais il estime aussi qu'il faut tirer parti de l'explosion du numérique, lame de fond qui révolutionne toutes les filières industrielles et redistribue mondialement les cartes. Il présente dans cet ouvrage une vision et un programme pour une renaissance industrielle.

«La nouvelle relation public-privé Pour une coproduction de l'investissement public » / SOISSON (Christophe). – Paris : Eyrolles, 06.2017. – 216p.

Prix : 19,50€

Comment l'investissement public peut-il concilier service rendu, finances publiques et intérêt privé ? Bien que l'économie nationale repose sur la coproduction du public et du privé, opinions et habitudes provoquent très naturellement des oppositions. Mais, souvent factices, elles freinent les améliorations que les acteurs des deux bords doivent pourtant réussir à mettre en œuvre. Parce qu'ils coopèrent constamment dans la production des biens et des services marchands et non marchands – il leur faut désormais atteindre une meilleure performance collective, autour de la valeur service. Apprendre à déléguer pour les uns, apprendre à servir pour les autres : aussitôt qu'ils auront accepté de se remettre en cause, ces partenaires de toujours feront émerger la nouvelle relation public-privé..

«Le renouveau du fret ferroviaire en France Maintenant ou jamais ? » / SALINI (Pierre). – Paris : Editions L'Harmattan, 05.2017. – 162p.

Prix : 17,50 €

Le développement du transport ferroviaire de fret est régulièrement mis en avant comme solution à la lutte contre le réchauffement climatique dans le domaine du transport de marchandises. Du coup le rail, dont la fierté technique lui a conféré depuis des lustres une confiance en soi considérable, n'en finit pas de voir son déclin comme une injustice. Un déclin qui, finalement, concerne surtout le fret. Il est donc temps de sortir d'une logique absurde où l'on vante les mérites du rail pour le fret tout en constatant, année après année, qu'on ne parvient pas plus à reconquérir des marchés perdus qu'à innover et, a fortiori, gagner de nouveaux clients. Ce petit livre part de cette exigence pour tenter de montrer qu'il existe une voie possible, étroite et sans doute coûteuse, mais qui a des avantages économiques probables tant que l'énergie coûte chère.

Octobre 2017

« Nordic Rail 2017 »

10 – 12 octobre 2017. – Elmia, Jönköping (Suède)

Contacts et inscription :

ELMIA – Jörgen Nyström

Tél. + 46 36 15 22 30

E-mail: jorgen.nystom@elmia.se

Septembre 2017

« Conférence internationale sur les transports ferroviaires et la mobilité »

7 – 9 septembre 2017. – Lausanne (Suisse)

Contacts et inscription :

EPFL, SMA, Open Track

<http://www.nexttrail17.ch/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
