



Conjoncture

CONJONCTURE 2017 ET PREVISIONS 2018 : Retour progressif de la croissance

p. 3

Faisant suite à 9 années de crise, le secteur des Travaux Publics montre enfin des signes d'inflexion de l'activité en 2017. Si de nombreuses fragilités persistent (activité erratique, fortes disparités, creusement du fossé entre zones rurales/urbaines), la reprise est perceptible et les perspectives d'activité pour 2018 (+4% en valeur) laissent entrevoir un avenir plus serein que les années précédentes.

COMMENTAIRES DES CHEFS D'ENTREPRISES : La problématique du recrutement est de retour

p. 10

Après 9 années de crise, les besoins de main d'œuvre sont de nouveau au cœur des préoccupations des chefs d'entreprises en lien avec le redressement de l'activité. Si cette reprise est perceptible, elle montre néanmoins certaines fragilités : évolution de l'activité erratique marquée par de fortes disparités, inertie liée à la réorganisation territoriale, manque de visibilité à moyen terme, allongement des délais de paiement et niveaux de prix toujours très bas.



Maîtres d'ouvrage

LOI DE PROGRAMMATION DES FINANCES PUBLIQUES 2018-2022 : quel impact pour les collectivités locales ?

p. 14

Selon le projet de loi de programmation des finances publiques 2018-2022, les collectivités devront limiter leurs dépenses de fonctionnement et réaliser 13 Md€ d'économies sur le quinquennat. Derrière cette stratégie, les objectifs affichés donnent clairement la priorité à la réduction du déficit public et au désendettement.

AFITF : un budget 2018 tourné vers la régénération et les transports du quotidien

p. 18

Le budget 2017 de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) devrait progresser de 9% en 2018, passant de 2,2 à 2,4 milliards €. Ces moyens supplémentaires seront tournés vers la modernisation des réseaux existants et les transports du quotidien. En revanche, la question du financement des grands projets à venir reste entière.

CONTRATS DE PLAN ETAT-REGIONS 2015-2020 : une accélération impérative en 2018 **p. 20**

Depuis le début de leur négociation, les Contrats de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 enchaînent les retards. Leur signature est intervenue avec plus d'un an de décalage sur le calendrier et leur exécution connaît désormais un démarrage lent. Les délais de lancement des projets restent longs mais ces contrats buttent aussi sur les contraintes budgétaires de l'Agence de financement des infrastructures (AFITF).



Territoires & Infrastructures

INFOS CHANTIERS – 2^{ème} TRIMESTRE 2017 **p. 24**

INFOS CHANTIERS – 3^{ème} TRIMESTRE 2017 **P. 28**

JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES 2024 : un tremplin pour les infrastructures **p. 31**

Le 13 septembre 2017, la ville de Paris a été officiellement désignée hôte de l'édition 2024 des Jeux Olympiques et Paralympiques par le Comité International Olympique. Cet article propose de passer en revue les impacts de l'organisation de ces Jeux sur les projets de territoire et le secteur des Travaux Publics.



Actualité documentaire

CONJONCTURE 2017 ET PREVISIONS 2018 : Retour progressif de la croissance

Faisant suite à 9 années de crise, le secteur des Travaux Publics montre enfin des signes d'inflexion de l'activité en 2017. Si de nombreuses fragilités persistent (activité erratique, fortes disparités, creusement du fossé entre zones rurales/urbaines), la reprise est perceptible et les perspectives d'activité pour 2018 (+4% en valeur) laissent entrevoir un avenir plus serein que les années précédentes.

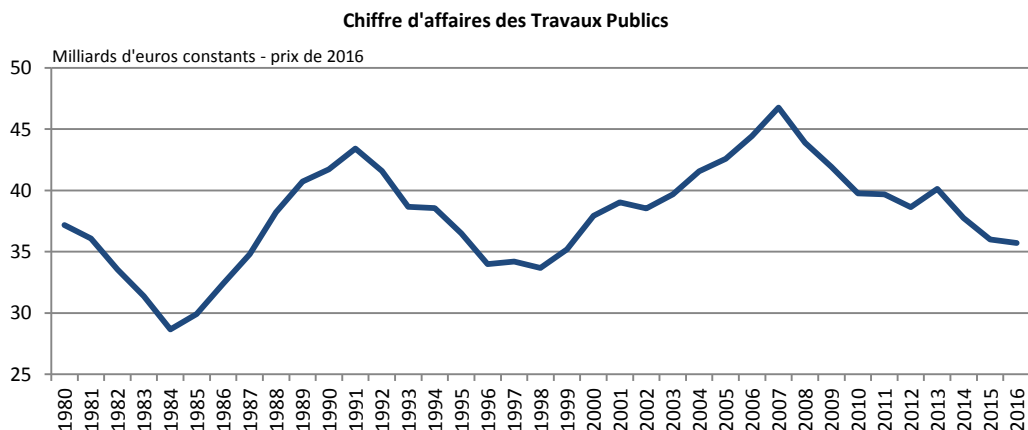
NB : sauf mention contraire, les données présentées sont corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables

2017 : Un redressement de l'activité encore hésitant Le secteur a atteint son point bas en 2016

Dans un contexte de contraintes budgétaires, la chute de la commande publique a entraîné le secteur des Travaux Publics dans l'une des plus sévères crises de son histoire : entre 2008 et 2016 le secteur a perdu près d'1/5 de son chiffre d'affaires et près de 30 000 emplois permanents ont été perdus.

Avec une baisse d'activité de -0,8% en volume ([d'après les résultats de l'enquête annuelle de la FNTF](#)), le secteur des Travaux Publics a atteint son point bas en 2016.

Graphique 1 : Une des plus longues crises du secteur des Travaux Publics



Source : Enquête annuelle FNTF

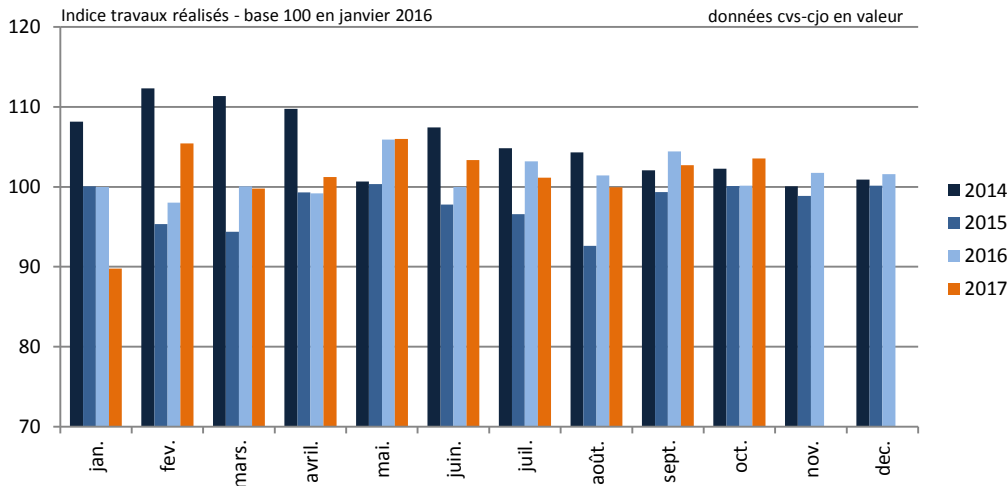
L'activité s'améliore enfin en 2017, mais le redémarrage reste lent

En 2017, l'activité progresse par à-coups. D'après les [derniers résultats du bulletin de conjoncture mensuel](#), les travaux réalisés repartent à la hausse en octobre (+3,4% par rapport à octobre 2016) faisant suite à un 3^{ème} trimestre décevant. Compte tenu du comportement erratique de l'activité, le redressement de l'activité dans le secteur des Travaux Publics est lent sur l'année 2017 (+0,1% de janvier - octobre 2017/ janvier - octobre 2016).

Cette reprise hésitante s'explique par :

- i) La fusion des intercommunalités en janvier 2017 ayant entraîné de nombreux reports de chantiers.
- ii) Une reprise de l'investissement local atone (+0,6% selon les estimations du Projet de Loi de Finances 2018) avec un fossé entre zones rurales et zones urbaines qui a tendance à se creuser.

Graphique 2 : Des travaux réalisés qui augmentent par à-coups



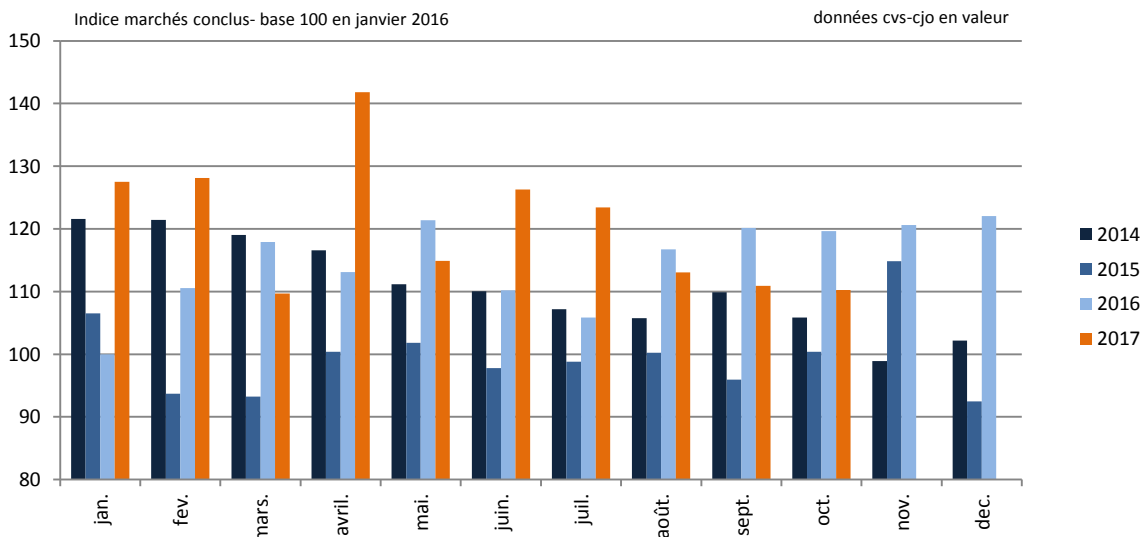
Source : Enquête mensuelle FNTP

Mais de nombreux indicateurs passent au vert Les marchés conclus sont bien orientés

Sur les 10 premiers mois de l'année, les prises de commandes, indicateur avancé de l'activité, sont bien orientées (+6,2% de janvier - octobre 2017/ janvier - octobre 2016). Si ce fort dynamisme est en partie lié à des attributions du Grand Paris (notamment de la ligne 15 Sud), les marchés conclus sont également en hausse dans certaines métropoles en lien notamment avec des chantiers de transports urbains.

Bien que sur la période récente les prises de commandes soient en repli (-7,9% d'octobre 2017/ octobre 2016 et -6,3% d'août - octobre 2017 / août - octobre 2016), cette tendance est néanmoins à relativiser car le 4ème trimestre 2016 avait été marqué par plusieurs attributions de projets liés au Grand Paris Express.

Graphique 3 : Marchés conclus en progression

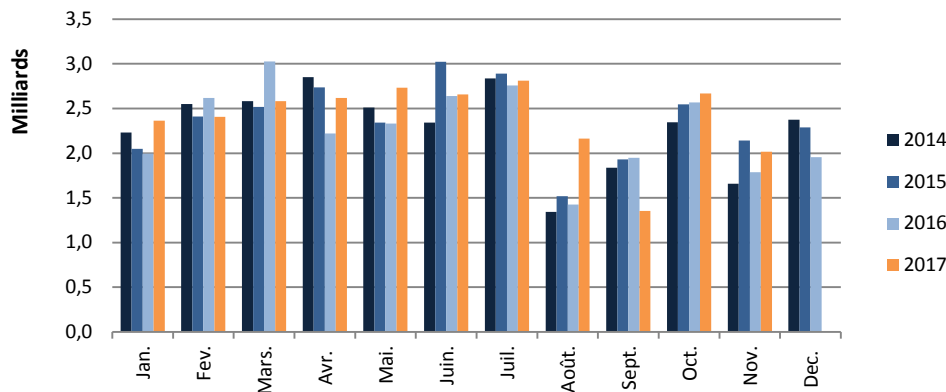


Source : Enquête mensuelle FNTP

Les appels d'offres marchés publics retrouvent une dynamique positive

Les appels d'offres marchés publics destinés aux Travaux Publics, indicateur très avancé de l'activité auprès de la clientèle publique (représentant près de 65% du chiffre d'affaires), repartent à la hausse depuis le 2^{ème} trimestre 2017. En novembre, le montant d'appels d'offres est supérieur de 13% à celui enregistré en novembre 2016. Sur les 11 premiers mois de l'année, il progresse de +4,2% tiré par le bloc communal, les départements et les opérateurs publics. Cette dynamique semble bénéficier à la plupart des spécialités des Travaux Publics.

Graphique 4 : Des appels d'offres marchés publics TP en hausse

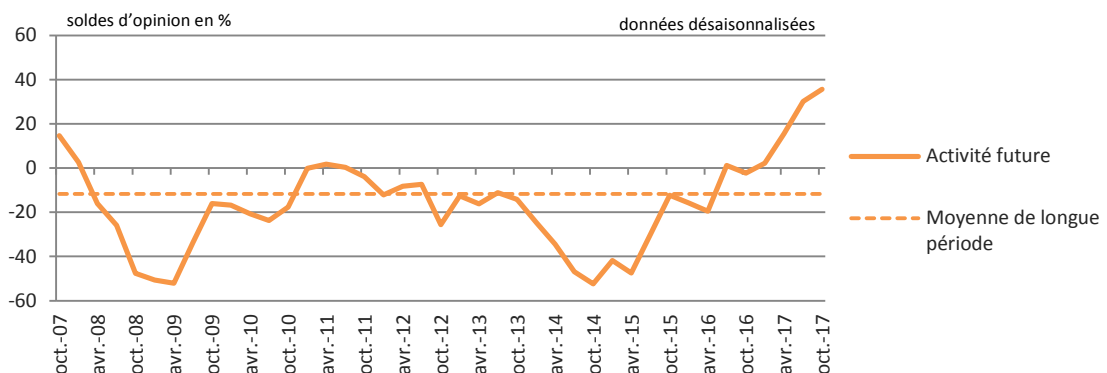


Source : Vecteur Plus

Le moral des chefs d'entreprises s'améliore

En lien avec ces perspectives d'activité encourageantes, le moral des chefs d'entreprises s'améliore. D'après la [dernière enquête d'opinion d'octobre 2017](#), les chefs d'entreprises sont plus optimistes quant aux perspectives d'activité auprès du secteur privé mais également auprès des collectivités locales.

Graphique 5 : Retour de l'optimisme des chefs d'entreprises

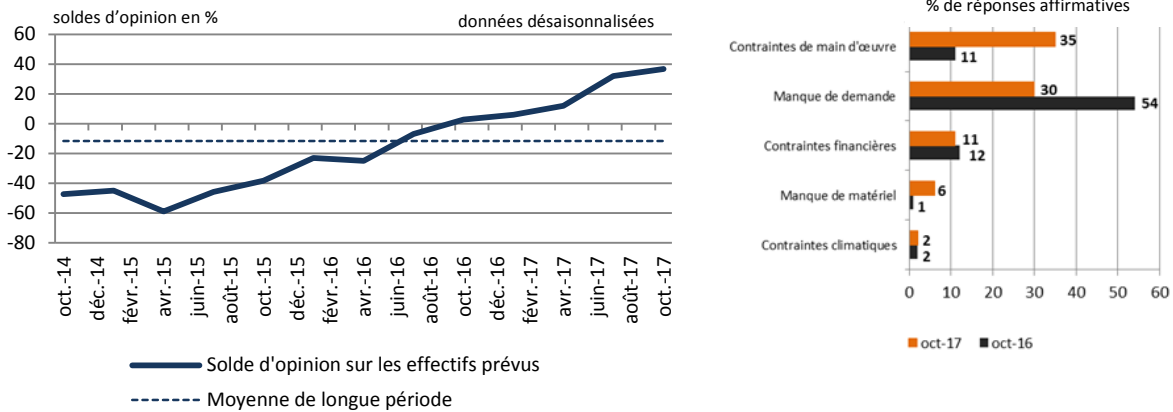


Source : Enquête INSEE/FNTP

La problématique du recrutement est de retour

La problématique du recrutement refait surface après 9 années de crise. En octobre 2017, la principale contrainte de production n'est plus le manque de demande mais le besoin de main d'œuvre. En octobre 2017, 35% des chefs d'entreprises déclarent être confrontés à un manque de main d'œuvre limitant leur production contre seulement 11% en octobre 2016.

Graphique 6 : Un besoin de main d'œuvre prégnant



Source : Enquête INSEE/FNTP

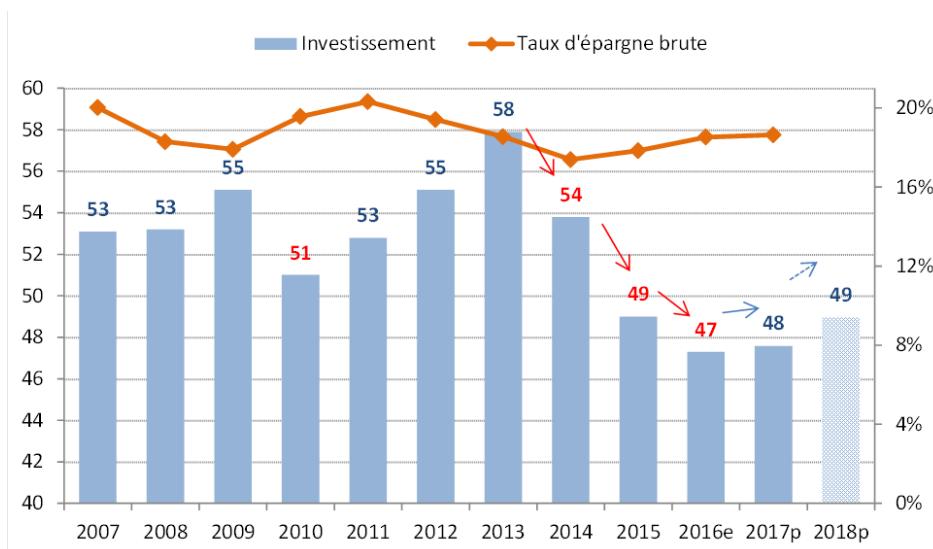
Compte tenu des travaux du Grand Paris Express, l'Île de France a bien évidemment des besoins en emplois plus importants et un effet « aspirateur » pour la main d'œuvre des régions limitrophes mais des difficultés de recrutement apparaissent également dans d'autres régions (Nouvelle Aquitaine, Grand Est, etc). Cette problématique du recrutement se vérifie également dans d'autres secteurs d'activité (bâtiment, industrie) ce qui laisse penser que cette contrainte d'offre risque de perdurer (cf. DE 158 - Commentaires des chefs d'entreprises).

La bonne orientation de ces indicateurs est ainsi de bon augure pour l'évolution de l'activité ces prochains mois ce qui est corroboré par les perspectives d'activité auprès des principaux maîtres d'ouvrages.

Des perspectives d'activité pour 2018 encourageantes
Le retour de l'investissement des collectivités locales

Après une stabilisation en 2017 (+0,6% d'après le Rapport économique social et financier du Projet de Loi de Finances 2018), les investissements des collectivités locales devraient accélérer en 2018 (+2,9% en 2018 d'après les prévisions de la FNTP et les prévisions du Rapport économique social et financier du Projet de Loi de Finances 2018). Représentant 40,5% du chiffre d'affaires des Travaux Publics, la reprise de leurs investissements est indispensable pour permettre une reprise de l'activité Travaux Publics partagée par tous et sur tous les territoires.

Graphique 7 : Prévision d'évolution de l'investissement local en valeur



Source : 2007-2016 La Banque Postale, pour 2017 et 2018 prévisions de croissance de la FBCF des APUL hors Société du Grand Paris - Rapport économique social et financier du PLF 2018

Des marges de manœuvre financières ayant été reconstituées et la phase du cycle électoral étant favorable à l'investissement du bloc communal (mi-mandat), les perspectives de dépenses Travaux Publics des collectivités sont plutôt bien orientées. Cette reprise de l'investissement des collectivités locales devrait être surtout portée par les communes et les intercommunalités, qui représentent 30,9% du chiffre d'affaires du secteur. La progression des dépenses d'investissement Travaux Publics des collectivités locales devrait néanmoins être plus modérée et plus atténuée que lors de cycles électoraux précédents.

Focus sur la loi de programmation des finances publiques 2018-2022

La loi de programmation de finances publiques fixe quelques grandes orientations pour les collectivités locales sur la période 2018-2022 : les collectivités devront prioritairement participer à la résorption du déficit public et à la réduction de la dette. Selon la trajectoire annoncée, les collectivités devraient devenir de plus en plus excédentaires (jusqu'à 21Md€ d'excédent structurel en 2022 contre 3 Md€ aujourd'hui). Pour y arriver, le gouvernement souhaite limiter la hausse des dépenses de fonctionnement à +1,2% en valeur (soit 13 Md€ d'économie par rapport à une hausse tendancielle à +2,5%). Ceci passera par une contractualisation avec les 319 plus grandes collectivités locales qui comptent pour 2/3 des dépenses locales. En se basant sur les hypothèses affichées dans cette loi de programmation, l'investissement local pourrait reprendre de façon modérée au cours des deux prochaines années.

Etat : un budget de l'AFITF en hausse

L'investissement de l'Etat (3,2% du chiffre d'affaires) dans les Travaux Publics, via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), devrait être en hausse en 2018 (+9%). Le budget de l'AFITF passerait de 2,2Md€ à 2,4Md€ grâce à un déplafonnement des recettes de TICPE.

Tableau 1 : Budget prévisionnel 2018 de l'AFITF

en millions €	2017	2018	2018/2017
Réseau routier	831	932	+12,2%
Modernisation du réseau existant	385	482	+25,2%
Infrastructures nouvelles	55	57	+3,6%
CPER	391	393	+0,5%
Réseau ferroviaire	672	729	+8,5%
Modernisation du réseau existant	125	157	+25,6%
Infrastructures nouvelles	436	423	-3,0%
CPER	111	149	+34,2%
Transports urbains	236	273	+15,7%
Trains d'Equilibre du Territoire	259	271	+4,6%
Voies navigables	102	105	+2,9%
Ports	42	36	-14,3%
Intermodalité/Fret	33	28	-15,2%
Autres	25	25	0,0%
TOTAL	2200	2400	+9,1%

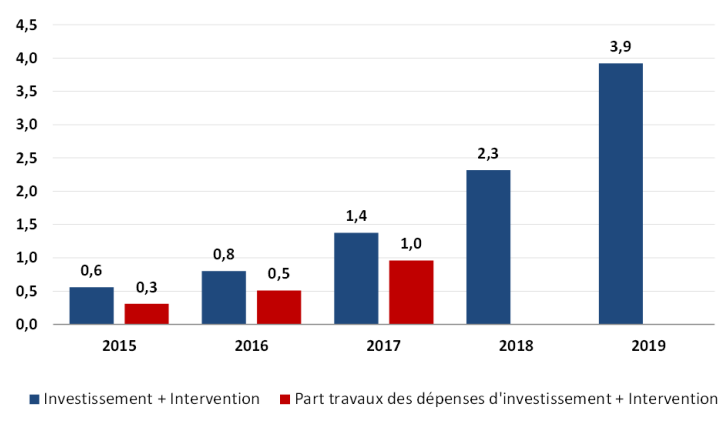
Source : Ministère chargé des Transports

Bien que le budget reste bien inférieur aux besoins de l'AFITF pour respecter ses engagements passés et les projets annoncés (entre 3 et 3,5 Md€ par an selon les estimations du Ministère des Transports), un effort a été porté sur l'entretien, la régénération des réseaux et sur les transports du quotidien (cf. DE 158 – AFITF).

Fort dynamisme des grands opérateurs tiré par les chantiers du Grand Paris Express

L'activité auprès des grands opérateurs, contribuant à 20,9% du chiffre d'affaires Travaux Publics, devrait être dynamique (+7%) tirée par les chantiers du Grand Paris Express. Malgré la persistance de certaines incertitudes (ampleur des décalages, teneur des annonces gouvernementales sur le cadencement du projet), les travaux du Grand Paris Express devraient générer en 2018 environ 500 M€ de facturations supplémentaires.

Graphique 9 : Evolution des dépenses d'investissement, d'intervention et en travaux de la Société du Grand Paris (SGP)



Source : rapport de présentation et états budgétaires 2017 de la SGP

Au-delà des travaux du Grand Paris Express, le Plan France Très Haut Débit et le plan de relance autoroutier continueront de monter en puissance.

Des effets d'entraînement de la vitalité de l'investissement privé et de l'activité du bâtiment

L'activité auprès du secteur privé, représentant 35,5% du chiffre d'affaires Travaux Publics, devrait également être orientée à la hausse (+3%) grâce aux effets d'entraînement du dynamisme de l'investissement privé et du bâtiment. En effet, l'investissement privé (+4% en 2017 et +3% en 2018) retrouve son niveau d'avant-crise et l'activité dans le secteur du bâtiment qui progresserait de plus de 4% en 2017, devrait rester bien orientée en 2018 au regard de l'évolution positive des permis de construire dans le logement neuf (+12,4% de novembre 2016 à octobre 2017) mais également dans le non résidentiel (+7,3% de novembre 2016 à octobre 2017).

Prévisions d'activité pour 2018

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, la prévision d'activité pour l'année 2018 s'établit à +4% en valeur (soit +3% en volume avec une hypothèse d'inflation de 1%) dont 1,2 point de croissance serait assuré par la montée en puissance des travaux liés au Grand Paris Express.

Hors chantiers du Grand Paris Express, la reprise d'activité serait de +2,8% pour l'année 2018 (soit +1,8% en volume). L'activité devrait être portée par la reprise des investissements du bloc communal, le secteur privé et les grands opérateurs. Toutefois hors chantiers du Grand Paris, la dynamique auprès des grands opérateurs serait plus contenue (+1,5% sur 2018 contre +7,0% en intégrant les chantiers du Grand Paris).

Tableau 2 : Prévisions 2018 par maître d'ouvrage

Euros courants	Poids	Prévision 2018 (incluant le Grand Paris Express)	Prévision 2018 (excluant le Grand Paris Express)
Collectivités locales	40,4%	+2,9%	+2,9%
Communes et EPCI	30,9%	+3,5%	+3,5%
Départements	7,6%	+1,0%	+1,0%
Régions	1,9%	+0,0%	+0,0%
Etat	3,2%	+9,0%	+9,0%
Grands opérateurs	20,9%	+7,0%	+1,5%
Secteur privé	35,5%	+3,0%	+3,0%
TOTAL <i>En volume</i> <i>(hypothèse d'inflation de +1,0%)</i>	100%	+4,0% <i>(3,0%)</i>	+2,8% <i>(1,8%)</i>

Source : FNTP

Conclusion

Pour la première fois depuis 2008, les chefs d'entreprises des Travaux Publics arborent la prochaine année avec optimisme. Tous les indicateurs sont au vert quel que soit le maître d'ouvrage et la prévision pour 2018 se situe sur une croissance de l'activité de +4% en valeur tirée en partie par les travaux du Grand Paris Express (1,2 points de croissance). Si les inquiétudes pour 2018 sont relativement contenues, la question de la pérennisation de la croissance post-2018 est primordiale. Les résultats des Assises de la Mobilité (ainsi que ceux des Assises de l'Eau à venir début 2018) et la loi d'orientation sur les mobilités qui en découlera seront déterminants pour l'avenir du secteur. Conjointement au défi de la pérennisation, la question du recrutement et des besoins en emplois apparaissent comme le second défi majeur. L'année 2018 devrait être la première année de créations nettes d'emplois depuis la crise. Néanmoins, seule une croissance pérenne et partagée sur l'ensemble du territoire peut permettre d'assurer des créations nettes d'embauches. Avec une croissance moyenne de 3% l'an en volume, 25 000 postes supplémentaires pourraient être créés en 5 ans. Pour y parvenir et adapter les actions de formation et de recrutement, une visibilité à moyen terme et des réponses aux financements des infrastructures sont indispensables.

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

COMMENTAIRES DES CHEFS D'ENTREPRISES : La problématique du recrutement est de retour

Après 9 années de crise, les besoins de main d'œuvre sont de nouveau au cœur des préoccupations des chefs d'entreprises en lien avec le redressement de l'activité. Si cette reprise est perceptible, elle montre néanmoins certaines fragilités : évolution de l'activité erratique marquée par de fortes disparités, inertie liée à la réorganisation territoriale, manque de visibilité à moyen terme, allongement des délais de paiement et niveaux de prix toujours très bas.

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

Activité, obstacles à la production et perspectives des Travaux Publics

- « Insuffisance de la demande. »
- « Concurrence toujours aussi rude. Les appels d'offres sont de plus en plus exigeants. De plus, nous avons du mal à trouver des employés (diplômés ou non). »
- « Manque de main d'œuvre sérieuse, qualifiée et volontaire pour travailler. Manque de matériel. Or, la mécanisation des tâches permettrait d'effectuer le travail plus rapidement. Pour le moment, la location de courte durée et ponctuelle a un coût trop élevé en location journalière. »
- « Activité en augmentation en raison de bonnes conditions climatiques. Il y a un risque de baisse d'activité en hiver. »
- « La fin d'année 2017 sera soutenue comme les trois dernières années. 2018 devrait être similaire à 2017, voire une légère augmentation des volumes. »
- « Baisse du chiffre d'affaires en 2017 alors qu'il était en hausse sur 2015 et 2016. Nous avons subi des pertes de marchés auprès des communes en raison de la mise en place de l'agglomération de Rennes. »
- « La rentrée de septembre semble prometteuse. Est-ce que cela va durer ? »
- « Difficulté à embaucher du personnel d'encadrement de chantier (responsable de chantier, chef de chantier). »
- « Bonne activité en général et prévision 2018/2019 très bonne. »
- « Peu de visibilité en cette fin d'année mais cela ne change pas. »
- « Toujours autant de difficultés à trouver du personnel qualifié. »
- « Après plusieurs tentatives pour recruter du personnel, nous rencontrons malheureusement toujours de grosses difficultés d'embauche. »
- « Toujours de grandes incertitudes concernant la politique de grandes opérations en France ce qui entraîne de nombreux retards et décalages. »
- « Actuellement nous rencontrons des problèmes de recrutement. »
- « Impossible de trouver des salariés formés aux Travaux Publics. »
- « Dans notre secteur Loire Sud, de gros projets en cours vont tirer la commande publique vers le haut pendant encore deux ans. Les industriels retrouvent aussi le sourire et réinvestissent. L'ensemble des entreprises du secteur ont de bons carnets de commandes mais paradoxalement les prix ne remontent pas ce qui est inquiétant. »

- « Importante baisse d'activité en tant que sous-traitant. Moins de demande de grandes entreprises. »
- « Aucune programmation de travaux d'infrastructures ou d'entretien. »
- « Un manque de main d'œuvre qualifiée. »
- « Manque de main d'œuvre compétente en VRD et chauffeur d'engins. »
- « Problème pour trouver des conducteurs d'engins qualifiés. »
- « Toujours aussi peu de visibilité dans la commande publique. »
- « L'activité semble supérieure. Malgré tout, la concurrence reste forte et les prix trop bas. »
- « Le carnet de commandes a légèrement augmenté. Malgré des réponses aux appels d'offres faites il y a quelques mois, les maîtres d'ouvrages sont dans l'attente d'un accord de subvention. Les travaux doivent maintenant être réalisés dans l'urgence. »
- « Visibilité à court terme uniquement. On observe un retard de lancement de la fibre optique, des prix toujours orientés à la baisse et des difficultés à trouver de la main d'œuvre qualifiée. »
- « En Occitanie, les maîtres d'œuvre ont tous une activité satisfaisante avec des dossiers dans les armoires mais toujours un niveau de rémunération très bas. Comme l'année dernière, l'activité a commencé à repartir à la fin du premier semestre 2017 avec un été difficile et un dernier trimestre qui sera bas. Les seules inquiétudes sont les difficultés politiques qui accaparent les techniciens sur des sujets autres que le lancement des investissements prévus. Les nombreux projets de transport urbain (TCSP, tramways,...), portuaires (côte méditerranéenne) et d'environnement devraient permettre d'envisager de meilleures perspectives pour mi-2018. »
- « La fin de l'année (décembre) sera difficile. Beaucoup de grands groupes ferment plusieurs semaines à cheval sur décembre et sur janvier. La fin de l'année sera stable mais nous espérons sur 2018 faire partie du Grand Paris ou des Jeux Olympiques. »
- « Le décollage de l'activité des fondations spéciales tant attendu est enfin en cours. »
- « Activité au 4^{ème} trimestre quasiment assurée. Aucune visibilité sur l'activité au 1^{er} trimestre 2018. Les métiers sont devenus saisonniers au rythme des budgets et des crédits de paiement. »
- « Manque de main d'œuvre qualifiée et stable. »
- « Légère baisse des dossiers en appels d'offres marchés publics. Toujours une forte tension sur les prix en génie civil. »
- « Catastrophique ! »
- « Attention, le carnet de commandes ne reflète pas le « remplissage » du plan de charge. »
- « Peu de consultations en marchés publics et privés. Les prix sont toujours en baisse. »
- « Cruel manque de main d'œuvre limitant notre participation aux appels d'offres et ne permettant pas de répondre à la demande. »
- « Notre carnet de commandes est en hausse significative porté par les métropoles, le plan de relance autoroutier et un chantier à l'international. Notre capacité de production se trouve contrainte par l'insuffisance de la demande (territoires ruraux) et les contraintes financières de certains donneurs d'ordres (privés le plus souvent). Malgré le volume qui repart, le niveau des prix de vente reste stable. »
- « Carnets de commandes supérieurs à la normale dû à l'empressement des collectivités à lancer des travaux avant de perdre la compétence Eau et Assainissement en janvier 2018. »
- « Accès toujours compliqué pour les PME pour accéder à certains marchés publics. »
- « Situation stable avec des prix restant plutôt bas. Situation différente entre le département du Haut-Rhin et du Bas-Rhin. Plus d'activité et de projets à venir dans le Bas-Rhin et une activité auprès du secteur privé assez faible. »
- « Carnets de commandes à un niveau élevé mais le manque de main d'œuvre qualifiée apparaît comme un frein. »
- « Hausse des commandes privées en juin et juillet 2017 mais pas de projet majeur porté par les collectivités. »
- « Reprise des commandes dans les Travaux Publics et début d'activité sur le Grand Paris. »
- « Nous sommes toujours dans une phase dynamique néanmoins un récent tassement de la demande devrait se faire ressentir sur notre activité d'ici 6 mois. Les collectivités territoriales semblent de nouveau très frileuses à l'idée d'engager des travaux. »

- « En développement contrôlé, notre entreprise travaille à pleine capacité de ses moyens internes. »
- « Activité portée par la région Ile de France. »
- « Délai trop court entre les prises d'affaires et les réalisations souvent entre 1 et 1,5 mois. Difficultés à recruter. »
- « L'été aura été chaud au niveau de l'activité. Nous avons été contraints de programmer un roulement de congés pour faire face à une demande de plus en plus exigeante de notre clientèle (surtout publique). Les délais de paiement clientèle sont trop importants. Nous avons couru tout l'été après des mandats qui n'étaient jamais débloqués. On sent que les collectivités locales ont de réels problèmes de trésorerie. De plus, le manque de visibilité est toujours aussi stressant. »
- « Tension de recrutements sur certains postes notamment les chargés d'études. »
- « Reprise de l'activité avec un carnet de commande plutôt important pour cette période de l'année. Délais de règlement revenus normaux. »
- « Volume de demande de devis est en hausse. J'espère que ce phénomène de reprise n'est pas artificiel. »
- « Le volume d'affaires est fluctuant et le niveau de prix est toujours très bas. Les réponses du mois d'octobre et de novembre seront déterminantes en espérant un lissage continu des appels d'offres sur la fin d'année. »
- « Inquiétude sur 2019-2020. Les grands projets d'investissement seront aboutis, quid des budgets publics. »

- « Très peu de marchés publics. »
- « Les dossiers d'appels d'offres sont lancés très tardivement et sont à réaliser de suite pour finition avant le 15/12/2017 ! Il y a un problème de décalage des tranches optionnelles ou conditionnelles de certains marchés. Difficulté de gestion des plannings des moyens de production. Visibilité à court terme bonne mais aucune visibilité à moyen terme. Par ailleurs, les prix ne remontent pas. »
- « Ce qui nous sauve aujourd'hui ce sont les marchés à bons de commandes représentant 70% de nos carnets de commandes. Les bonnes conditions climatiques ne sont pas intéressantes pour nous ce qui est paradoxal par rapport à l'ensemble de nos activités car les 30% restantes sont liées à l'aménagement des cours d'eau. N'ayant plus de problèmes d'inondations, cette activité est en berne. De plus, la Loi sur l'eau ne favorise pas les entretiens prévus. »
- « De grosses difficultés pour obtenir des situations de travaux validées par les maîtres d'ouvrages. Les plannings sont de plus en plus tendus. Les délais de paiement des situations de travaux s'allongent alors que ceux des DGD s'envolent. Au-delà des prix très bas, les CCTP mal rédigés ou incomplets occasionnent des frais supplémentaires non négligeables. »
- « Des frémissements de reprise mais des carnets de commandes à court terme (2 à 3 mois). Il va falloir en prendre l'habitude. »
- « Les marchés publics sont toujours à la baisse. »
- « Le niveau d'activité reste faible notamment pour les gros investissements. Le niveau de prix reste très bas. »
- « Il nous manque des chantiers de réseaux en collectivités locales. »

Prix, délais de paiement et trésorerie

- « Prix stable mais toujours à un niveau assez bas. »
- « Tarification anormalement basse. Les délais de paiement de l'Etat sont supérieurs à 90 jours. »
- « Prix toujours tendus. Nous sommes à la fin de gros chantiers. »
- « Le volume de travail est stable et suffisant mais les prix de vente sont trop bas. Les derniers mois ne montrent pas d'amélioration. »
- « Ce ne sont pas les délais de paiement qui augmentent mais les délais de validation de factures. »
- « 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. »

« Malgré un carnet de commandes qui s'améliore, les prix restent bas. »

« Le soucis, ce sont les prix depuis 2008. Les prix sont cassés et les paiements traînent. »

« Notre activité a bien augmenté depuis début 2016 mais notre situation de trésorerie reste très tendue à cause des années de crise passées. Malgré un retour positif en 2016 et une situation aussi positive au 30/06/2017, les banques me demandent d'attendre plusieurs bilans positifs avant d'emprunter ce qui est très dommageable pour le secteur, au moment où les besoins de financements se font ressentir. »

« Le niveau de prix est trop bas. »

« Malgré une reprise de l'activité, les prix sont toujours à la baisse. »

« Le prix des marchés publics ne nous permet pas d'investir suffisamment pour rénover le matériel. Les délais de paiement de l'administration augmentent. »

« Les délais de paiement dans le public sont catastrophiques surtout dans les communautés d'agglomérations ou les nouvelles CDC. »

« Volume présent mais le niveau des prix reste trop bas. »

« Beaucoup de difficultés à faire rentrer les paiements. »

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

LOI DE PROGRAMMATION DES FINANCES PUBLIQUES 2018-2022 : quel impact pour les collectivités locales ?

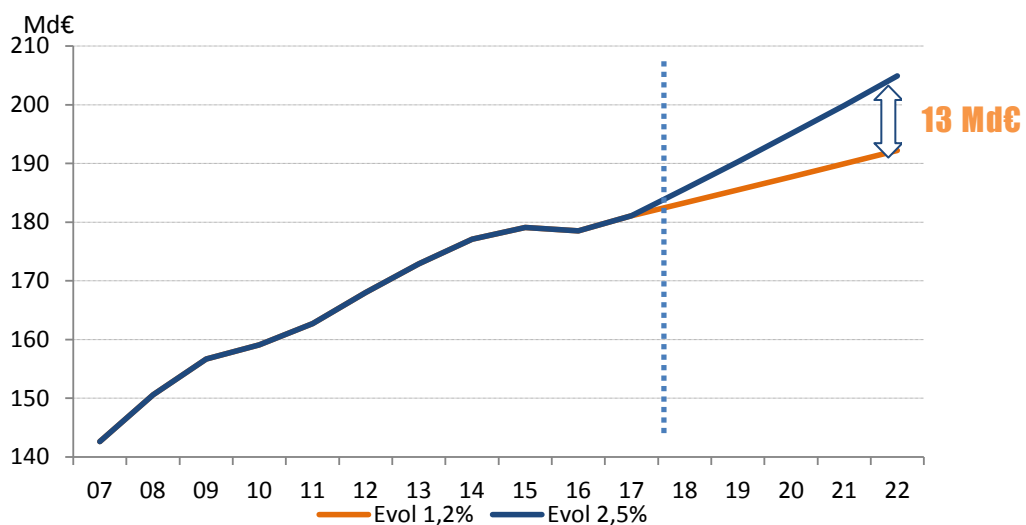
Selon le projet de loi de programmation des finances publiques 2018-2022, les collectivités devront limiter leurs dépenses de fonctionnement et réaliser 13 Md€ d'économies sur le quinquennat. Derrière cette stratégie, les objectifs affichés donnent clairement la priorité à la réduction du déficit public et au désendettement.

Nota : les éléments présentés dans cette note ont été rédigés avant la Conférence nationale des territoires du 14 décembre 2017 au cours de laquelle certaines modalités de contractualisation sont encore susceptibles d'évoluer.

Les dépenses de fonctionnement des collectivités sous contrôle

Sans passer par une nouvelle baisse des dotations, le gouvernement souhaite que les collectivités réalisent sur le quinquennat des économies de fonctionnement de 13 Md€ par rapport à une tendance d'évolution. Il ne s'agit pas d'une baisse nette. De manière simplifiée, l'évolution moyenne envisagée est une croissance de 1,2% par an en valeur par rapport à une tendance de 2,5%. Compte tenu des prévisions d'inflation, les dépenses de fonctionnement, en volume, seront toutefois en légère régression. L'objectif de croissance des dépenses de fonctionnement est différent pour chaque niveau de collectivité : +1,1% pour les communes et les groupements, +1,2% pour les régions et +1,4% pour les départements.

Graphique 1 : Evolution des dépenses de fonctionnement



Source : Projet de loi de programmation des finances publiques 2018-2022

Pour aboutir à ces « économies », la méthode choisie est une négociation avec les 319 plus grandes collectivités représentant les 2/3 de la dépense publique locale : l'ensemble des régions et des départements ainsi que les EPCI de plus de 150 000 habitants et les communes de plus de 50 000 habitants. Ces contrats seront négociés localement entre le Préfet et chacune des collectivités concernées. En cas de non-respect des engagements, un mécanisme de correction sera appliqué l'année suivante selon des modalités qu'il reste à définir.

Modalités de contractualisation : les propositions du [rapport intermédiaire](#) de la mission Richard – Bur

Dans son rapport intermédiaire, la mission Richard – Bur présente des préconisations sur la contractualisation prévue entre l'Etat et les collectivités locales :

- Négociation élargie à environ 600 collectivités qui totalisent des recettes réelles de fonctionnement supérieures à 30 M€
- Négociation ouverte jusqu'au 30 juin 2018
- Négociation d'un contrat individuel avec un objectif propre d'évolution des dépenses de fonctionnement fixé en prenant en compte une série de « critères de personnalisation » : croissance démographique, construction de logements, structure par âge de la population et situation socio-économique du territoire (indice de pauvreté ou proportion d'habitants de la commune en quartiers "politique de la ville").
- Augmentation de la DSIL de 665 M€ à 1 Md€. Encouragement financier pour les collectivités qui s'engagent dans la contractualisation.

En contrepartie de ces efforts, l'Etat s'engage à fournir aux collectivités plus visibilité et des leviers de souplesse notamment en termes d'allègement des normes et de libertés d'expérimentation.

Investissement local : vers un cycle électoral atténué

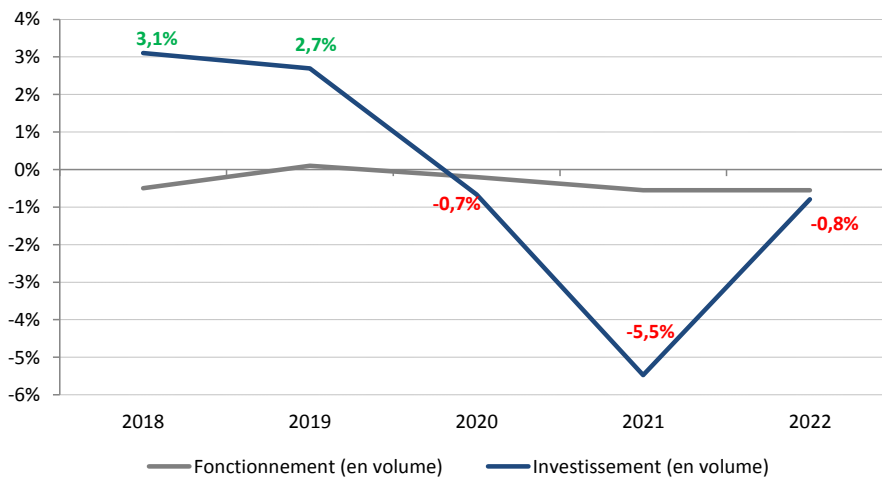
Ce contrôle des dépenses de fonctionnement associé à des mécanismes de soutien à l'investissement stables (DETR, DSIL...) devrait dans un premier temps permettre une progression modérée du niveau d'investissement des collectivités. Celui-ci devrait donc croître en 2018 et 2019, conformément à ce qui est habituellement observé à ce moment du cycle électoral, mais de façon plus atténuée, autour de 3% en volume. Il baissera par la suite en 2020 année des élections municipales, recul qui s'accroîtra fortement en 2021 année des élections départementales.

Les tableaux et graphiques suivants reconstituent l'évolution de l'investissement local sur la base des hypothèses retenues dans le projet de loi pour l'évolution des dépenses totales et des dépenses de fonctionnement des collectivités.

Tableau 1 : Evolution des dépenses des collectivités

	2018	2019	2020	2021	2022
Dépenses totales	+0,3%	+0,7%	-0,3%	-1,6%	-0,6%
Dépenses de fonctionnement	-0,5%	+0,1%	-0,2%	-0,6%	-0,6%
Investissement (calcul FNTP)	+3,1%	+2,7%	-0,7%	-5,5%	-0,8%

Source : Projet de loi de programmation des finances publiques 2018-2022 et calculs FNTP

Graphique 2 : Evolution des dépenses des collectivités locales 2018-2022


Source : Projet de loi de programmation des finances publiques 2018-2022 et calculs FNTF

Priorité à la réduction du déficit et de la dette

Au-delà de la maîtrise des dépenses de fonctionnement, le gouvernement trace pour les collectivités deux trajectoires : une participation accrue à la réduction du déficit public d'une part et le désendettement pour contribuer à l'effort de réduction de la dette publique d'autre part.

Tableau 2 : Trajectoire du déficit public

% du PIB	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Déficit public	-2,9	-2,6	-3,0	-1,5	-0,9	-0,2
<i>Etat</i>	-3,3	-3,3	-4,0	-2,7	-2,4	-1,9
APUL	+0,1	+0,1	+0,2	+0,3	+0,6	+0,8
	3,3 Md€	3,4 Md€	4,8 Md€	8,6 Md€	16 Md€	21,4 Md€
<i>Sécurité sociale</i>	+0,2	+0,5	+0,8	+0,8	+0,8	+0,8

Source : Projet de loi de programmation des finances publiques 2018-2022

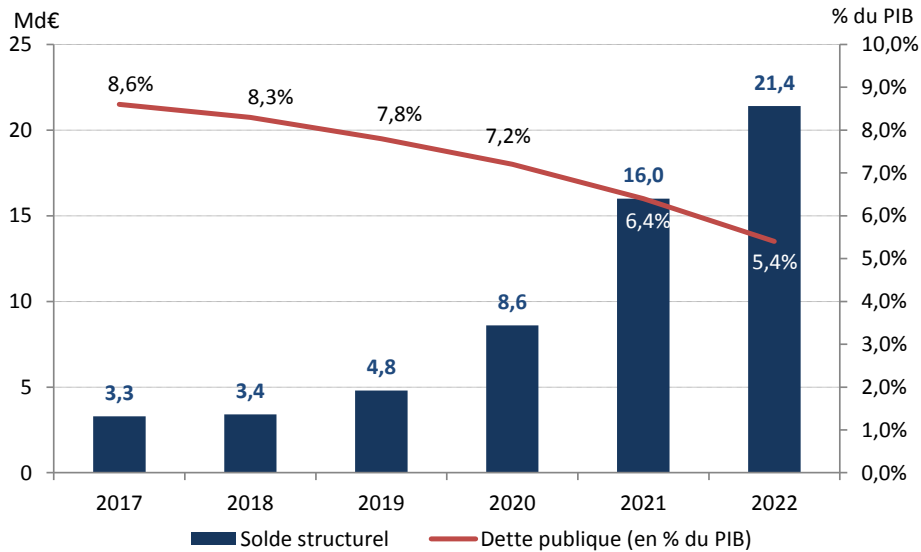
L'encadrement des dépenses de fonctionnement associé à un maintien ou une hausse des recettes de fonctionnement (dotations, recettes fiscales) a pour but de faire croître l'épargne brute des collectivités. Les collectivités pourraient alors avoir davantage recours à leur autofinancement pour leurs investissements et limiter leurs emprunts. Le gouvernement souhaite ainsi réduire le ratio de dette publique des collectivités.

Tableau 3 : Trajectoire de la dette publique

% du PIB	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017/2022
Ratio d'endettement	96,8	96,8	97,1	96,1	94,2	91,4	-5,4 pt
<i>Contribution Etat</i>	78,5	79,5	81,4	82,0	82,0	81,3	+2,8 pt
Contribution APUL	8,6	8,3	7,8	7,2	6,4	5,4	-3,2 pt
<i>Contribution Sécurité Soc.</i>	9,7	9,0	7,9	6,8	5,8	4,7	-5,0 pt

Source : Projet de loi de programmation des finances publiques 2018-2022

Graphique 3 : Evolution du solde des collectivités et de leur dette publique



Source : Projet de loi de programmation des finances publiques 2018-2022

Selon la trajectoire envisagée, les administrations publiques locales dégageront un excédent net de plus de 21 Md€ en 2022 (contre 3,3 Md€ actuellement), ce qui sera un élément majeur de réduction du déficit public global.

De même leur contribution au désendettement public sera de plus de 3 points quand, dans le même temps, la dette de l'Etat devrait continuer de s'accroître.

Conclusion

A travers cette programmation 2018-2022 des finances publiques, l'Etat montre qu'au-delà des éléments du seul PLF 2018 (maintien des dotations de fonctionnement, soutien pérennisé à l'investissement), il s'appuiera au cours de ce quinquennat sur les collectivités pour maîtriser la dépense et l'endettement publics et respecter une trajectoire conforme aux engagements européens. Il pourrait cependant en résulter un moindre dynamisme de l'investissement public local en comparaison d'un cycle électoral municipal classique. En tout état de cause, l'investissement local cumulé au cours du cycle 2014-2020 demeurera bien inférieur au niveau atteint au cours du cycle électoral précédent.

Pour en savoir plus

Retrouver le [projet de loi de finances 2018](#), le [projet de loi de programmation des finances publiques 2018-2022](#) et le [rapport économique, social et financier](#) rattaché au PLF 2018.

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

AFITF : un budget 2018 tourné vers la régénération et les transports du quotidien

Le budget 2017 de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) devrait progresser de 9% en 2018, passant de 2,2 à 2,4 milliards €. Ces moyens supplémentaires seront tournés vers la modernisation des réseaux existants et les transports du quotidien. En revanche, la question du financement des grands projets à venir reste entière.

AFITF : des recettes 2018 annoncées en hausse

Les arbitrages concernant les recettes de l'AFITF pour 2018 devraient conduire à une hausse du montant de TICPE fléché vers l'Agence. En outre le produit des amendes radars devrait être dynamique. En revanche une part de taxe d'aménagement du territoire lui serait retirée pour être basculée dans un compte d'affectation spéciale destiné à financer les déficits d'exploitation des trains d'équilibre du territoire.

Sous réserve du vote de ce budget prévu le 7 décembre, le budget global de l'AFITF s'établirait ainsi à 2,4 milliards € l'année prochaine.

Tableau 1 : Recettes prévisionnelles de l'AFITF pour 2018

<i>en millions €</i>	2017	2018	2018/2017
TICPE	735	1076	+46,4%
Taxe d'aménagement du territoire	571	477	-16,5%
Redevance domaniale	350	355	+1,4%
Produit des radars	400	450	+12,5%
Contribution des SCA	100	60	-40,0%

Source : documents budgétaires et projet de loi de finances pour 2018

Un effort pour l'entretien et la régénération des réseaux

Les crédits de paiement consacrés à la modernisation du réseau routier national non concédé devraient croître de 100 millions € (+25%) en 2018 tandis que ceux à destination du réseau ferré seront en augmentation de 32 millions € (+25%). Les éléments budgétaires figurant ci-dessous demeurent encore partiels car, à la date de rédaction de cet article, le budget détaillé de l'AFITF n'est pas encore disponible.

Cet effort fait suite à plusieurs années de désinvestissement qui ont conduit à une forte dégradation des infrastructures : dans le domaine routier par exemple, 16% du réseau national est jugé en mauvais état structurel et 30% en mauvais état de surface. Concernant le réseau ferroviaire, 5 300km de lignes connaissent des ralentissements en raison de leur état.

Tableau 2 : Evolution des dépenses prévisionnelles des dépenses en 2018

en millions €	2017	2018	2018/2017
Réseau routier	831	932	+12,2%
<i>Modernisation du réseau existant</i>	385	482	+25,2%
<i>Infrastructures nouvelles</i>	55	57	+3,6%
<i>CPER</i>	391	393	+0,5%
Réseau ferroviaire	672	729	+8,5%
<i>Modernisation du réseau existant</i>	125	157	+25,6%
<i>Infrastructures nouvelles</i>	436	423	-3,0%
<i>CPER</i>	111	149	+34,2%
Transports urbains	236	273	+15,7%
Trains d'Equilibre du Territoire	259	271	+4,6%
Voies navigables	102	105	+2,9%
Ports	42	36	-14,3%
Intermodalité/Fret	33	28	-15,2%
Autres	25	25	0,0%
TOTAL	2200	2400	+9,1%

Source : [Ministère chargé des Transports](#)

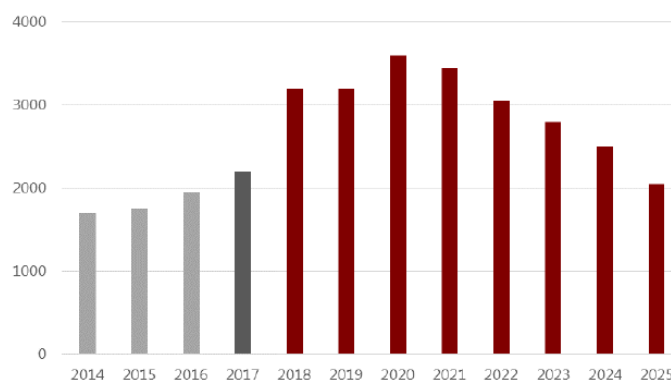
Nota : le budget 2017 est établi avant modification au projet de loi de finances rectificative 2017 dans lequel le gouvernement intègre 339 millions de TICPE supplémentaire afin de rembourser intégralement la dette d'Ecomouv, dont le paiement devait initialement s'étaler jusqu'en 2024.

Un besoin de recettes complémentaires

Le budget 2018 de l'AFITF survient après la « pause » sur les grands projets annoncée par Elisabeth Borne au début de l'été 2017. Avec 2,4 milliards € de crédits de paiement, le budget de l'Agence reste insuffisant pour surmonter la « bosse » de besoins de financement des prochaines années en cas de démarrage de projets tels que Lyon-Turin ferroviaire ou le Canal Seine-Nord Europe. Selon la DGITM, un niveau de recettes de l'ordre de 3 à 3,5 milliards € serait nécessaire.

A moyen-terme, la question de la soutenabilité du budget de l'AFITF reste donc entière : pour respecter les engagements (CPER 2015-2020 par exemple – voir la note « Contrats de Plan Etat-Régions 2015-2020 : une accélération impérative en 2018 »), accélérer le rythme de renouvellement des réseaux et lancer les projets dont le pays a besoin, de nouvelles ressources devront être affectées de façon pérenne à l'AFITF.

Graphique 1 : évolution des besoins de financements de l'AFITF (en M€) réaliser tous les projets annoncés par le passé.



Source : [Ministère chargé des Transports](#)

Jean Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fntp.fr
01.44.13.32.23

CONTRATS DE PLAN ETAT-REGIONS 2015-2020 : une accélération impérative en 2018

Depuis le début de leur négociation, les Contrats de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 enchaînent les retards. Leur signature est intervenue avec plus d'un an de décalage sur le calendrier et leur exécution connaît un démarrage lent. Les délais d'instruction des projets restent longs mais ces contrats buttent aussi sur les contraintes budgétaires de l'Agence de financement des infrastructures (AFITF).

CPER 2015-2020 : quelques rappels des enjeux « Mobilité » Les Contrats de plan Etat-Région en bref

Un contrat de plan État-région (CPER) est un document par lequel l'État et une Région actent la programmation et le financement pluriannuels de projets d'aménagement du territoire tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir. Son exécution se fait sur une durée de six ans et il comporte six volets essentiels : mobilité multimodale ; enseignement supérieur, recherche et innovation ; transition écologique et énergétique ; numérique ; innovation, filières d'avenir et usine du futur ; territoires auxquels s'ajoute une priorité transversale : l'emploi.

Le CPER constitue donc un cadre de partenariat privilégié entre l'Etat, les Régions et les autres collectivités locales pour catalyser les investissements.

CPER 2015-2020 : Un calendrier qui dérape dès l'origine

Dès leur négociation, les Contrats de plan 2015-2020 ont cumulé les retards. Succédant aux Contrats de projets 2007-2013, ils auraient en effet dû entrer en vigueur en 2014. Or, ils n'ont été signés qu'à l'été 2015 dans l'ensemble des Régions avec une clause de revoyure dès l'année 2016 pour ajuster les contrats au format des nouvelles grandes Régions.

En conséquence, c'est avec près de deux années de retard que cette génération de contrats de plan a enfin vu le jour sous sa forme définitive.

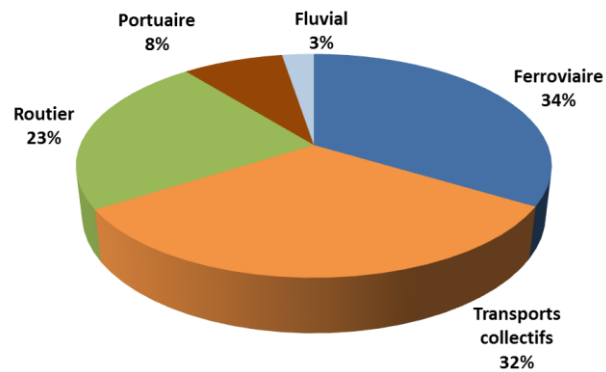
Des enjeux considérables pour l'investissement en infrastructures de transport

Le volet « Mobilité » constitue le principal axe d'investissement des CPER : l'ensemble des Contrats de Plan (y compris deux contrats de plan inter-régionaux -CPIER- et 5 collectivités d'outre-mer) comptent 23,4 milliards d'euros de crédits contractualisés entre 2015 et 2020.

Environ les trois-quarts de ces crédits reviennent à des modes alternatifs à la route (ferroviaire, transports collectifs, fluvial et portuaire).

L'Etat contribue directement aux CPER à hauteur de 6,8 milliards d'euros pour les investissements liés à la mobilité, via des fonds de concours provenant de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Graphique 1 : Répartition modale des crédits mobilité inscrits aux CPER et CPIER



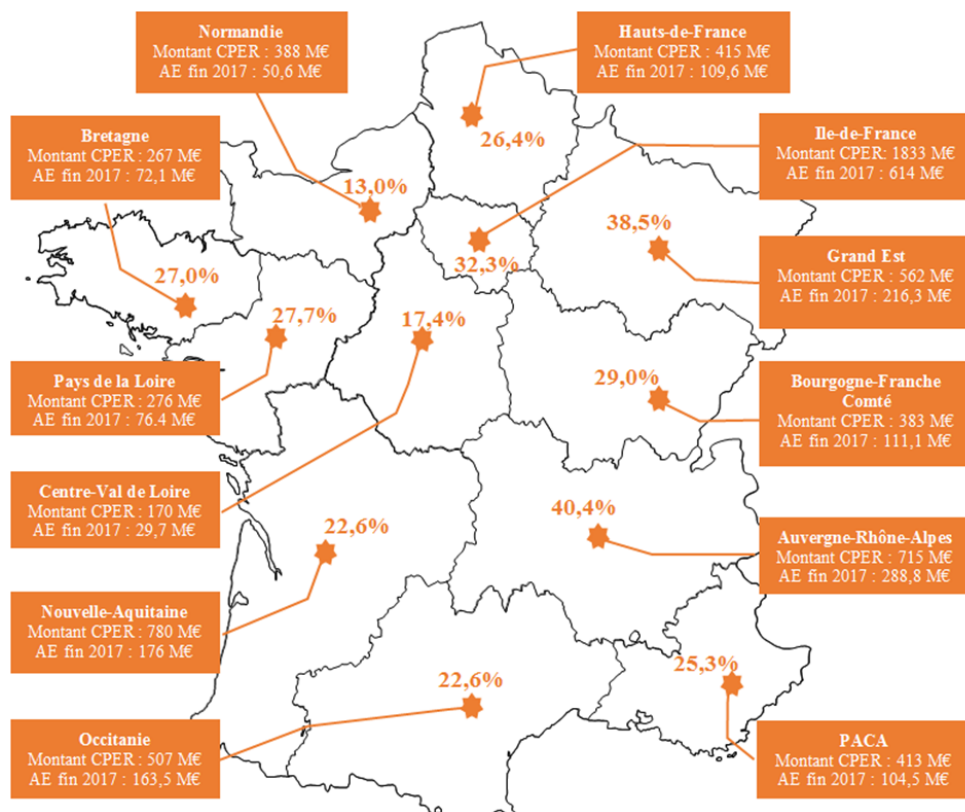
Total crédits « Mobilité » contractualisés (tous financeurs) : 23,4 Md€

Source : Ministère de la transition écologique et solidaire

Une exécution en retard dans la quasi-totalité des régions

La fin de l'année 2017 marque la mi-parcours « théorique » des CPER 2015-2020. Les cartes ci-dessous présentent l'avancement des Contrats de Plan en termes d'autorisations d'engagements de l'Etat (estimés à fin 2017) et de consommation des crédits de paiement à fin 2016.

Carte 1 : Taux d'exécution des CPER par l'Etat en autorisations d'engagements (AE) – Estimation à fin 2017

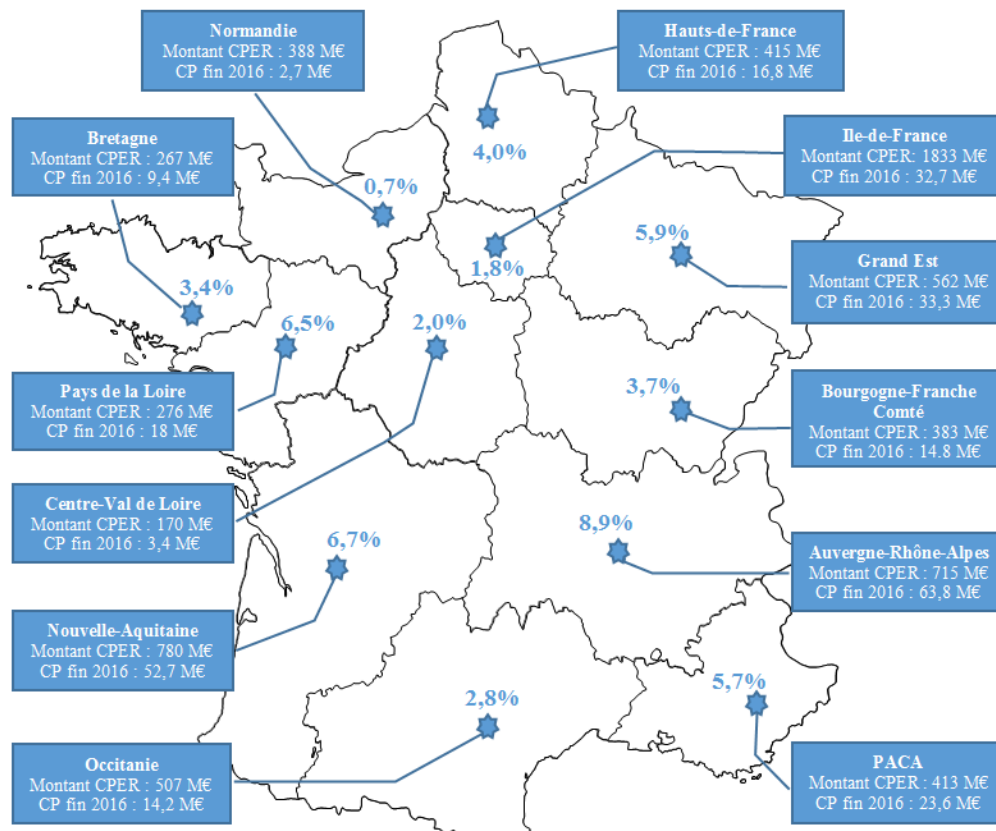


Source : d'après données DGITM

A fin 2017, le taux d'engagement des CPER peut être estimé à 29% au niveau national. Si la comparaison avec la génération précédente reste complexe (voir encadré ci-après), ce taux semble inférieur à l'engagement à mi-parcours des précédents contrats de projets. Les délais de lancement de projets expliquent en partie cette lente montée en puissance des autorisations d'engagement en début de contractualisation mais l'élément d'explication principal reste l'impossibilité financière pour l'AFITF d'engager les CPER au rythme souhaitable pour leur réalisation sur la période. Pour rappel, le budget de l'AFITF s'élève en 2017 à 2,2 milliards € alors qu'entre 3 et 3,5 milliards € seraient nécessaires pour honorer tous les engagements et projets annoncés par l'Etat ces dernières années.

Par ailleurs des disparités importantes apparaissent selon les régions en matière de rythme d'engagement : 13% du CPER de Normandie est engagé contre plus de 40% en région Auvergne-Rhône-Alpes.

Carte 2 : Taux d'exécution des CPER par l'Etat en crédits de paiement (CP) à fin 2016



Source : d'après données DGITM

Concernant les crédits de paiement, les seules données disponibles sont arrêtées à fin 2016. Elles ne sont donc que peu représentatives : 2016 est la première année complète d'exécution et a en outre fait l'objet d'une revoyure dans les régions fusionnées.

Il n'en demeure pas moins, que le taux de réalisation en crédits de paiement est très faible dans l'ensemble des régions et s'établit à 4% en moyenne nationale.

La difficile comparaison avec les Contrats de projets (CPER 2007-2013)

La comparaison, tant en montant qu'en rythme d'exécution, avec la génération de contrats précédents est complexe. Entre 2007 et 2013, les Contrats de Projet Etat-Région comportaient en effet un volet mobilité mais il n'intégrait pas le mode routier. Celui-ci était intégré à un Programme de modernisation des itinéraires (PDMI) sur la période 2009-2014 pour lesquels le suivi reste difficile.

Il apparaît toutefois que malgré leur prolongation jusqu'en 2014, les Contrats de projets n'ont pu être exécutés qu'à 86% en engagements et à 65% en crédits de paiement (le solde des crédits de paiement étant reporté sur la période suivante). Quant aux PDMI, leur taux d'exécution n'a été que de 41% avec de fortes disparités selon les régions.

Vers une revoyure pour les CPER en 2018 ?

Les CPER prévoient une clause de revoyure à mi-parcours. Compte-tenu de leur faible taux d'engagement, il apparaît d'ores et déjà probable que les CPER devront être prolongés au-delà de 2020. En cohérence avec les Assises de la mobilité et les travaux du Conseil d'Orientation des infrastructures, les CPER pourraient faire l'objet d'une révision en 2018.

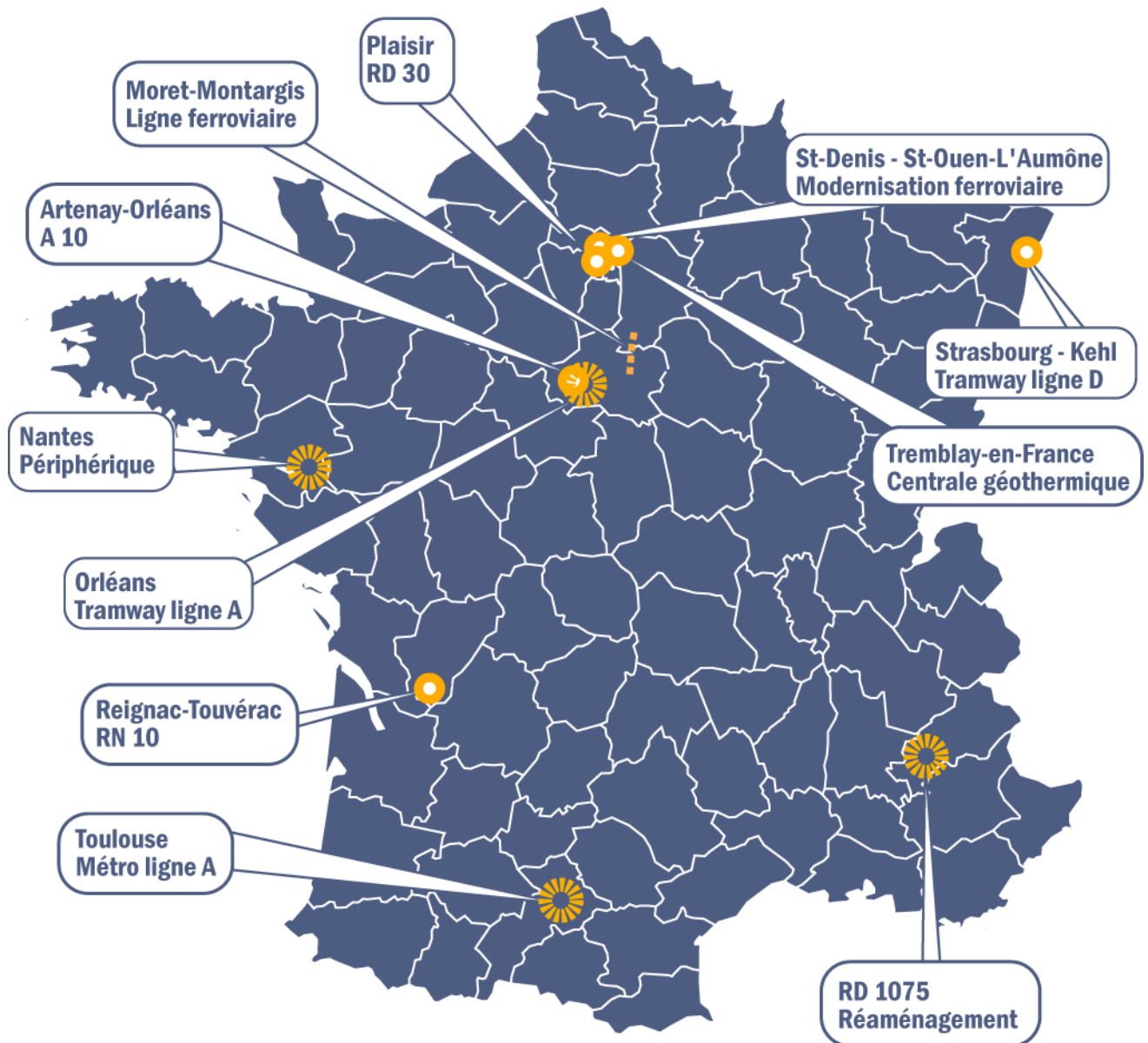
Il apparaît aujourd'hui urgent de relancer la dynamique de la contractualisation entre l'Etat et les Régions. Plusieurs raisons viennent motiver cette nécessaire accélération des CPER :

- Ils sont une réponse à la problématique des transports du quotidien souhaitée par le Président de la République et la Ministre des Transports : 6,7 milliards € d'investissements concernent la modernisation des infrastructures ferroviaires existantes et 3,5 milliards € sont consacrés aux interconnexions avec les transports urbains par exemple.
- Ils contribuent à la cohésion du pays : ce mode de contractualisation est un élément de planification et d'équilibre entre les territoires. Les investissements concernés sont de plus des catalyseurs du développement économique et de l'emploi local.
- En privilégiant les investissements dans des modes de transports sobres en carbone, les CPER sont un outil de la transition écologique pour le pays.

La mise en place de ressources pérennes, tant du côté de l'Etat (AFITF) que des Régions, fléchées vers les infrastructures, seront l'une des clés pour la réalisation des CPER. Dès le 1^{er} semestre 2018, la Loi d'orientation des mobilités et son volet programmation et financement des infrastructures devront apporter des réponses concrètes et fournir une visibilité et un cadre financier afin que les Contrats de plan puissent être menés à leur terme.

Jean Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fntp.fr
01.44.13.32.23

INFOS CHANTIERS – 2^{ème} TRIMESTRE 2017



Légende

- Mise en service
- Lancement

Localisation
Nom du chantier

© FNTP octobre 2017

Mises en service

Saint-Denis – Saint-Ouen-L'Aumône : ligne ferroviaire

L'opération de renouvellement de 20 km de voie entre Saint-Denis et Saint-Ouen-L'Aumône sur les lignes H et J du Transilien et C du RER s'est achevée le 2 juin 2017. Tous les composants de la voie ont été remplacés (rails, traverses et ballast). Le chantier, mené de nuit, a mobilisé jusqu'à 200 personnes.

- Investissement : 29 M€
- Durée du chantier : 2 mois

Strasbourg - Kehl : ligne D du tramway

Le prolongement de la ligne D du réseau de tramway strasbourgeois a été mis en service le 29 avril 2017. Cette extension de 2,7 km comprend 4 nouvelles stations avec un nouveau terminus situé en Allemagne. Il s'agit de la 1^{ère} ligne de tramway française transfrontalière. Un nouveau prolongement de 2 stations est prévu en 2018 pour atteindre la mairie de Kehl.

- Investissement : 70 M€
- Durée du chantier : 3 ans

Artenay – Orléans : A10

Les travaux d'entretien des chaussées de l'autoroute A10 entre Artenay et Orléans se sont déroulés du 6 mars au 16 mai 2017. Des opérations de rabotage et la mise en place d'une nouvelle couche de roulement ont été effectuées sur cet itinéraire de 10 km dans les 2 sens de circulation. La voie de droite bénéficie d'une véritable restructuration car elle subit un trafic plus important, notamment de poids lourds.

- Durée du chantier : 2 mois

Reignac – Touverac : RN 10

La mise à 2x2 voies de la RN 10 entre Reignac et Touverac sur environ 7 km a été inaugurée le 26 juin 2017. Sur ce tronçon passent quotidiennement 20 000 véhicules, dont une grande part de trafic international en transit. Cet élargissement permettra d'absorber ces flux et garantira une meilleure sécurité des déplacements. La section Touverac – Chevanceaux, longue de 4 km, sera également élargie à 2x2 voies d'ici 2019.

- Investissement : 68,5 M€
- Durée du chantier : 4 ans

Plaisir : RD30

Avant sa mise en service complète fin 2017, un tronçon d'1 km de la RD 30 élargi à 2x2 voies a été ouvert à la circulation le 24 mai 2017. Il relie l'échangeur de la RN 12 au pont de la rue Jules Régnier. Ces aménagements favoriseront la fluidité et la sécurité des déplacements et participeront à la décongestion de cet axe très emprunté. Des protections acoustiques, des espaces paysagers et des passerelles pour cyclistes et piétons amélioreront le cadre de vie des habitants.

- Investissement : 78,53 M€ pour l'ensemble du projet
- Durée du chantier : 2 ans ½

Tremblay-en-France : centrale géothermique

De nouvelles installations de géothermie liées au chauffage urbain de Tremblay-en-France ont été inaugurées le 24 mai 2017. Deux nouveaux puits ont été forés à 1 800 m de profondeur. 5 000 équivalents logements sont actuellement chauffés par ce système et 2 000 supplémentaires sont prévus à horizon 2020.

Investissement : 15 M€

Lancements

Toulouse : ligne A du métro

Afin d'absorber la hausse de fréquentation, les travaux de doublement de capacité de la ligne A du métro toulousain ont démarré en mai 2017 à la station Basso Cambo. Les quais de 4 stations, dont 3 souterraines, vont devoir être agrandis pour accueillir des rames de 52 m au lieu de 26 m actuellement. A terme, la capacité de la ligne A pourra être portée à 400 000 voyageurs par jour, soit 73% de plus qu'aujourd'hui.

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

Nantes : périphérique – RN 844

Les travaux d'aménagement du périphérique nantais sur la RN 844 ont démarré le 19 juin 2017. L'opération concerne un tronçon compris entre la porte d'Orvault et la porte de Rennes sur 2 km et consiste à élargir la chaussée dans la partie centrale des voies afin de fluidifier le trafic sur cette portion très encombrée du périphérique.

- Investissement : 125 M€
- Fin du chantier : fin 2018

RD 1075 : Réaménagement

Le réaménagement de la RD 1075 a été lancé le 19 avril 2017 à Aspres-sur-Buëch dans les Hautes-Alpes. Un plan de l'Etat prévoit 200 M€ d'investissement mais seuls 10 M€ sont actuellement programmés dans le cadre du CPER 2015-2020. Les premiers travaux concernent la sécurisation de la traversée de la commune d'Aspres-sur-Buëch. A terme, plusieurs déviations sont prévues (Laragne-Montéglin, Serres) ainsi que la sécurisation des passages à niveau, des zones à 3 voies pour les dépassements et une amélioration des ouvrages d'art.

- Investissement : 200 M€ au total mais seulement 10 M€ programmés

Moret - Montargis : modernisation ferroviaire

Les travaux de modernisation de la ligne R du réseau francilien entre Moret et Montargis s'étalent du 24 avril au 31 décembre 2017. Les rails, 118 000 traverses et 140 000 tonnes ballast seront entièrement remplacés sur cet itinéraire de 55 km. Au-delà de cette opération, des travaux d'adaptation notamment des quais, vont être lancés pour accueillir les trains de nouvelle génération à partir de décembre 2017.

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

Orléans : ligne A du tramway

Des travaux de rénovation et de renouvellement des voies de la ligne A du tramway d'Orléans ont démarré le 29 mai 2017 pour 3 mois. Les aménagements prévoient notamment la reprise des assainissements, des carottages d'ancrages et le remplacement de 1000 mètres de voies.

- Durée du chantier : 3 mois

Déclarations d'utilité publique (DUP)

Montmarault – Digoin : RN 79

Le décret de [DUP](#) du projet de mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique - RN 79 entre Montmarault (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire) est paru le 20 avril 2017. Il s'agit d'élargir une portion de 90 km de la RCEA particulièrement accidentogène. Les travaux pourraient démarrer fin 2019.

- Investissement : 507 M€
- Mise en service : fin 2021

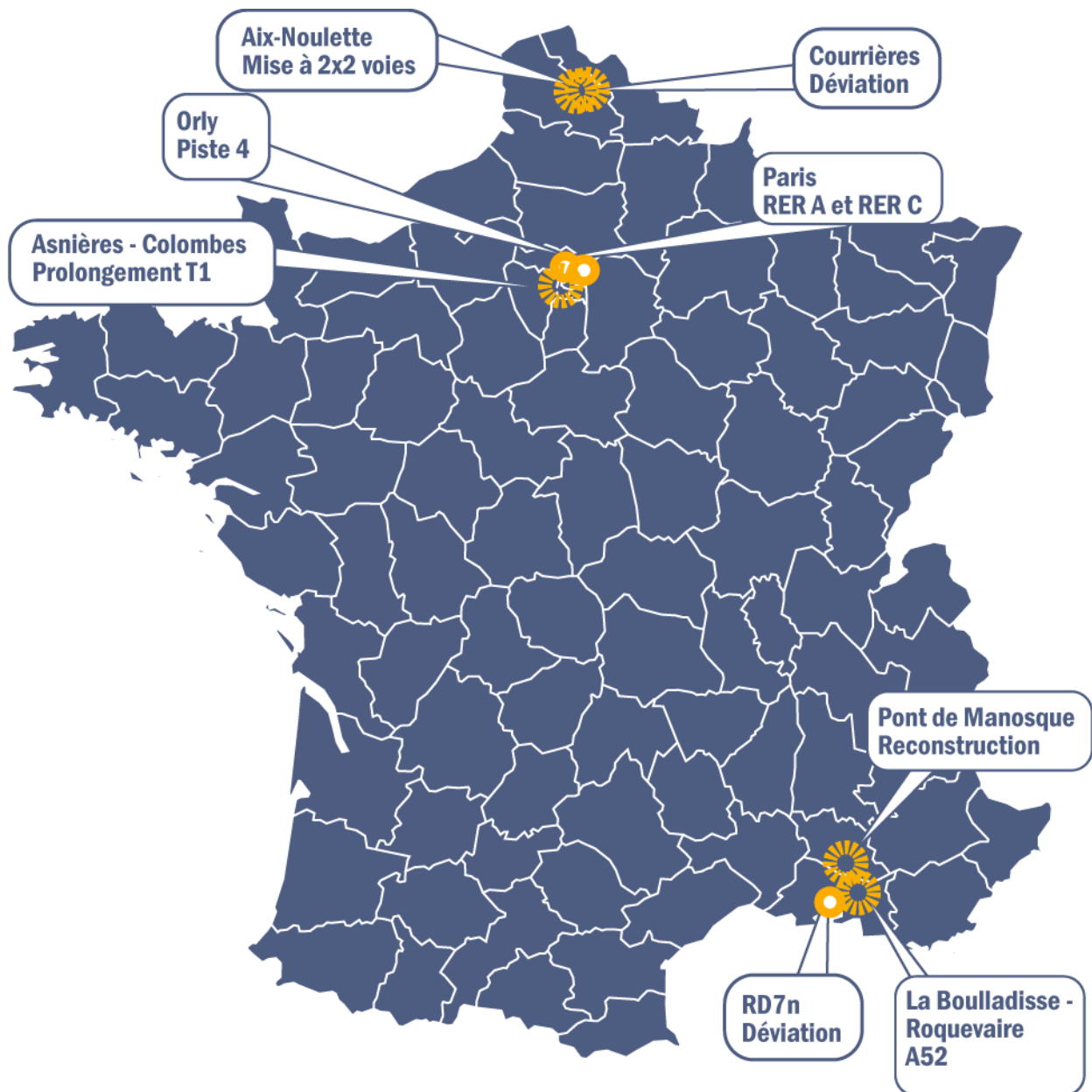
Clermont-Ferrand : ligne électrique

Les travaux d'aménagement de la ligne électrique souterraine de 225 000 volts entre les postes électriques de Malintrat et de Sarre ont été déclarés d'utilité publique le 24 avril 2017. La ligne de 10 km traversera les communes de Clermont-Ferrand, Lempdes, Malintrat et Pont-du-Château. Ce projet a pour objectif la sécurisation électrique de l'agglomération clermontoise.

- Investissement : 21 M€

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

INFOS CHANTIERS – 3^{ème} TRIMESTRE 2017



Légende



Mise en service



Lancement

Localisation
Nom du chantier

© FNTF décembre 2017

Mises en service

Paris : RER A

L'opération annuelle de régénération des voies du RER A entre les gares de La Défense et Nation s'est déroulée cette année entre le 29 juillet et le 27 août 2017. Les traverses, ballast et aiguillages sont remplacés sur l'ensemble de l'itinéraire. Les travaux entrepris permettront la mise en place des nouvelles rames à 2 étages et de supporter l'augmentation continue du trafic.

- Investissement : 132 M€
- Durée du chantier : 1 mois

Aéroport d'Orly : rénovation de la piste 4

Les travaux de rénovation de la piste 4 de l'aéroport d'Orly se sont achevés fin août 2017. Il a fallu raboter l'ancienne piste de 8 cm avant d'installer 220 km de câbles et d'installer le nouvel enrobé. Le système de balisage lumineux a été remplacé par une technologie LED. La piste 3 sera également rénovée à partir de 2019.

- Investissement : 65 M€
- Durée du chantier : 1 an ½

Paris : RER C

Les travaux annuels du chantier de rénovation de la ligne du RER C du programme Castor se sont déroulés du 15 juillet au 26 août 2017. Le trafic a été interrompu entre la gare d'Austerlitz et les gares Avenue Henri Martin et Javel afin de remplacer les rails, le ballast et les aiguillages.

- Investissement : 100 M€
- Durée du chantier : 1 mois

Déviations de la RD7n

La déviation de la RD7n a été partiellement mise en service le 25 septembre 2017. Il s'agit de la première étape avant la suppression définitive du passage à niveau de la Calade. Longue de 1,5 km environ, la déviation se raccorde côté Saint-Cannat au giratoire existant de la Calade et côté Aix-en-Provence à la RD7n existante par l'intermédiaire d'un carrefour giratoire.

- Investissement : 15 M€ financés par l'État (22,86%), le Département des Bouches-du-Rhône (20%), le Conseil régional de PACA (24,97%), l'ex Communauté du Pays d'Aix (9,32%) et SNCF Réseau (22,86%)

Lancements

Aix-Noulette : doublement des voies

Les travaux de suppression du goulet d'étranglement d'Aix-Noulette ont débuté le 25 septembre 2017. Les travaux comprennent le doublement des voies sur la portion de 800 mètres, la construction d'un ouvrage d'art pour enjamber l'A26 et la réalisation d'un rond-point au carrefour nord de l'échangeur RD 301 – RD 937.

- Investissement : 138 M€, financés par l'Etat (70%) et le département (30%)
- Mise en service : 2020

Courrières : déviation

La déviation de Courrières a été lancée en août 2017. La 1^{ère} phase programmée consiste à aménager le barreau central entre le giratoire à construire avec la RD 46, et celui de la zone de la Motte au Bois à Harnes. Un pont sur la Deûle devra également être construit. L'objectif est de capter le trafic poids-lourds.

- Investissement : 12 M€

Asnières - Colombes : Prolongement T1

L'extension de la ligne de tramway T1 entre Asnières et Colombes a démarré le 3 juillet 2017, elle se déroulera en 2 phases. La 1^{ère} reliera la station Les Coutilles à la future station Les Quatre Routes, 1 km à l'ouest. La 2^{nde} phase sera lancée en 2020 et prolongera la ligne vers Colombes avec une mise en service prévue en 2023.

- Investissement : 225 M€
- Mise en service : mars 2019 pour la 1^{ère} phase, 2023 pour la 2^{nde} phase

Pont de Manosque : reconstruction

Les travaux de reconstruction du pont de Manosque sur la Durance ont commencé pendant l'été 2017 pour une durée de 2 ans. Le nouveau pont, long de 215 mètres, accueillera une voie à double sens ainsi qu'une voie verte pour les cyclistes et piétons. L'actuel pont, sous-dimensionné, ne pouvait plus supporter le trafic des 16 000 véhicules par jour et la circulation des poids-lourds y était interdite.

- Investissement : 14,2 M€
- Durée du chantier : 24 mois

La Bouilladisse - Roquevaire : A52

L'aménagement de l'autoroute A52 entre La Bouilladisse et Roquevaire a démarré le 24 juillet 2017 pour une durée de 2 ans. L'opération consiste à élargir l'axe à 2x3 voies et créer une bande d'arrêt d'urgence dans les 2 sens, à mettre en place un réseau de collecte des eaux issues des chaussées et des bassins de protection et de traitement et à installer des écrans acoustiques.

- Investissement : 62 M€
- Mise en service : mi 2019

Déclarations d'utilité publique (DUP)

Mionnay – Cailloux-sur-Fontaines : ligne électrique

Le décret de [DUP](#) du projet de construction d'une ligne électrique souterraine à 225000 volts entre le poste RTE de Mionnay et le poste RTE de Cailloux-sur-Fontaines sur 2,7 km a été pris le 28 juillet 2017.

Bordeaux – Saint-Aubin-de-Médoc : ligne BHNS

Les travaux d'aménagement de la ligne BHNS qui reliera la gare Saint-Jean à Bordeaux et Saint-Aubin-de-Médoc ont été déclarés d'utilité publique le 2 août 2017. La ligne de 21 km desservira 7 communes. 13 km de pistes cyclables vont également être aménagées le long du parcours.

- Investissement : 104,6 M€
- Mise en service : début 2020

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

JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES 2024 : un tremplin pour les infrastructures

Le 13 septembre 2017, la ville de Paris a été officiellement désignée hôte de l'édition 2024 des Jeux Olympiques et Paralympiques par le Comité International Olympique. Cet article propose de passer en revue les impacts de l'organisation de ces Jeux sur les projets de territoire et le secteur des Travaux Publics.

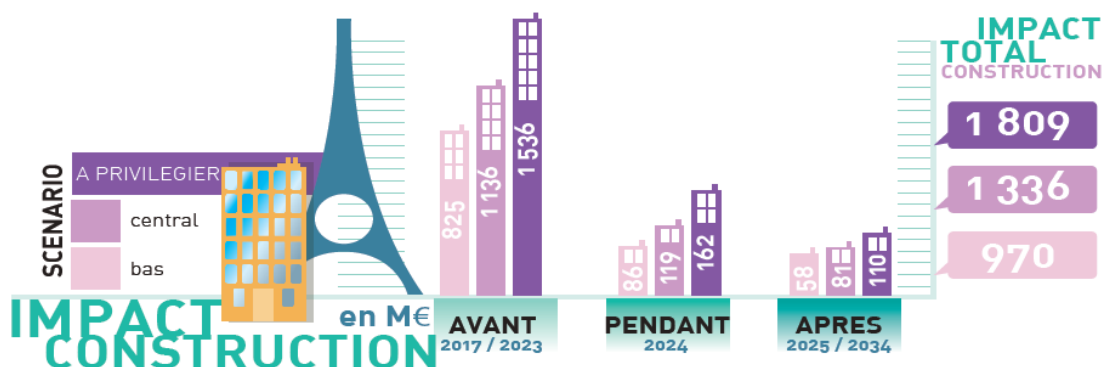
Jusqu'à 1,8 Md€ de retombées économiques pour le secteur de la construction

Le 1^{er} juin 2016, le Centre de Droit et d'Economie du Sport a dévoilé une [étude sur les impacts économiques](#) des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) 2024. Trois secteurs seraient principalement concernés : la construction, l'organisation et le tourisme.

Le rapport estime que l'impact économique global des Jeux se situerait entre 5,3 et 10,7 Md€ selon les scénarios. Un scénario médian estimant à 8,1 Md€ les retombées économiques nationales et 189 000 créations d'emplois sur l'ensemble de la période. Cependant, Paris disposant déjà de la plupart des infrastructures nécessaires à l'organisation des JOP 2024, l'impact sur le secteur de la construction représente une faible part de l'impact global.

Cet impact est estimé entre 1 et 1,8 Md€ selon les scénarios et devrait se réaliser principalement sur la période pré-Olympique 2017- 2023 (voir graphique 1). En revanche, la part de cet impact revenant au secteur des Travaux Publics étant encore inconnue, cet article propose d'estimer spécifiquement les retombées pour le secteur.

Graphique 1 : Les impacts des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 dans le secteur de la construction selon 3 scénarios

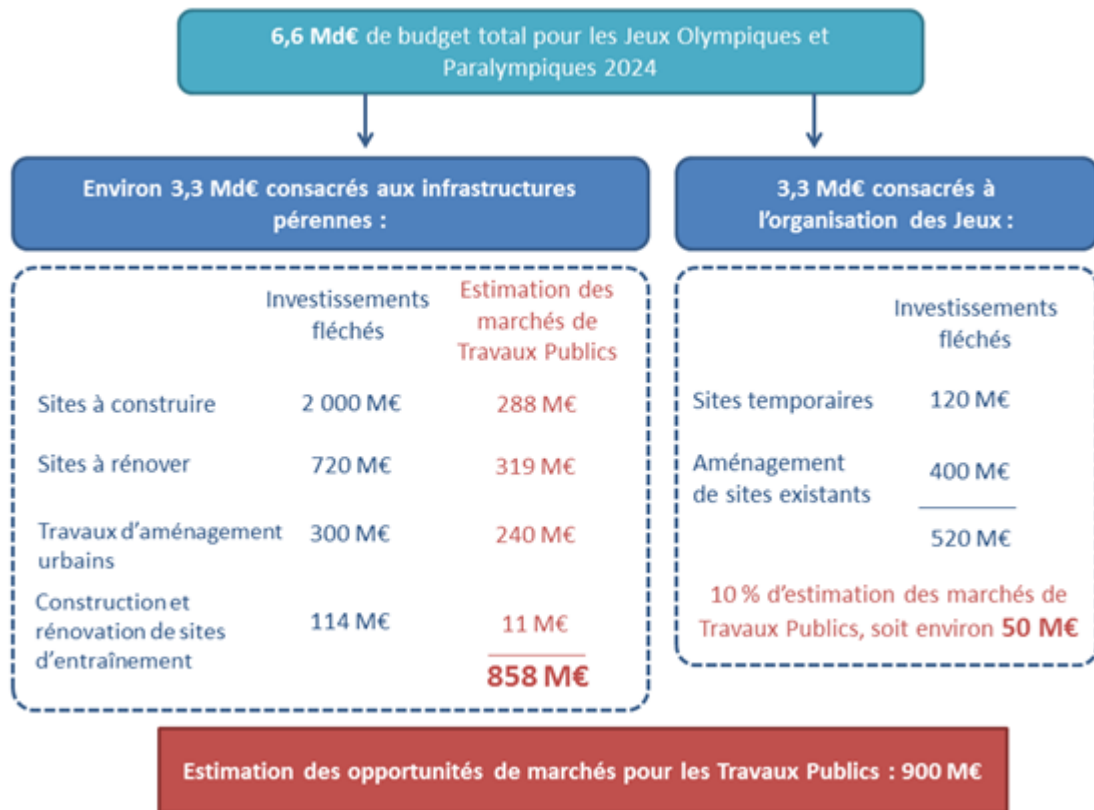


Source : [Candidature Paris 2024, Etude d'impact. Centre de Droit et d'Economie du Sport. Juin 2016.](#)

L'attribution des JOP 2024 pourrait libérer 900 M€ d'investissements dans des projets d'infrastructures

L'obtention des JOP 2024 a déclenché le lancement de multiples projets. Le budget total des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de Paris 2024 s'élève à 6,6 Md€ dont plus de 900 M€ seront investis dans les infrastructures d'ici à 2024 (voir graphique 2 et les éclairages ci-dessous).

Graphique 2 : Estimation des marchés de Travaux Publics liés à l'organisation des JOP 2024



Eclairages sur l'estimation des marchés de Travaux Publics

Le budget total des JOP 2024 qui s'élève à 6,6 Md€ se divise en deux grands volets : un premier de 3,3 Md€ destiné aux infrastructures pérennes et un second du même montant pour l'organisation des JOP 2024 en tant que tel.

D'une manière générale (et sauf exceptions), il est retenu comme hypothèses d'estimation de la part des Travaux Publics dans les montants totaux de travaux :

- 10% dans les projets de bâtiments (comme par exemple le village olympique), correspondant aux réseaux de VRD (eau, électricité, chaussée...),
- 80% pour les infrastructures sportives (stades, centre aquatique...) correspondant schématiquement à des travaux de génie civil et de VRD.

1^{er} volet :

3,3 Md€ d'investissements seront consacrés aux infrastructures pérennes qui survivront aux JOP : routes, aéroports, transports en commun, stades, piscines, villages des athlètes et des médias... L'Etat investira 1 Md€, les collectivités 500 M€ (la Région Île-de-France [un peu plus de 200 M€](#) et la Ville de Paris 145 M€ notamment) et le reste provenant d'investisseurs privés.

- Trois équipements sont à construire spécifiquement pour les Jeux pour un montant total de près de 2 Md€ :
 - le village olympique et paralympique, sur les communes de Saint-Denis, de l'Île-St-Denis et de Saint-Ouen (1,5 Md€),

- le village des médias, à cheval sur Le Bourget et Dugny. Ce nouveau quartier de 1 500 logements nécessite l'aménagement d'un terrain de 9 hectares (370 M€),
- le Centre aquatique, à Saint-Denis (123 M€).

Estimation de la part de l'investissement relevant du secteur des Travaux Publics : 288 M€

- Villages : 10% soit 190 M€
- Centre aquatique : 80% soit 98 M€

- **Près de 720 M€ seront investis dans la rénovation de plusieurs sites :** le Stade de France (80 M€), le centre de Water-Polo (29 M€), le Grand Palais (23 M€), Roland-Garros (400 M€), le stade Yves-du-Manoir (14 M€), la base nautique (85 M€), la colline d'Elancourt (7 M€), la Marina de Marseille (17 M€), le stade Pierre-de-Coubertain (7 M€) et le centre d'exposition Paris Le Bourget (57 M€) qui accueillera le centre principal des médias composé du Centre international de radio et de télévision (CIRTV) et du Centre principal de presse (CPP)...

Estimation de la part de l'investissement relevant du secteur des Travaux Publics : 319 M€

Les projets présentés étant très hétérogènes, il a été choisi d'appliquer arbitrairement un taux pour chaque « catégorie » de projet :

- Stades, colline d'Elancourt, centre de Water-Polo, base nautique et Marina : 80%, soit 191 M€.
- Roland-Garros : 30% soit 120 M€
- Grand Palais et centre d'exposition Paris Le Bourget : 10 % soit 8 M€

- L'attribution des JOP 2024 entraîne également le **lancement de travaux d'aménagement** dans les quartiers autour desquels se dérouleront les Jeux, notamment ceux du Stade de France et du Bourget, **pour un montant total d'environ 300 M€**. Voici quelques exemples de projets :
 - enfouissement de lignes très haute tension à Saint-Denis,
 - construction d'un mur antibruit le long de l'A86,
 - aménagement de l'échangeur Pleyel de l'A86 à Saint-Denis (horizon 2023),
 - réaménagement de l'échangeur du carrefour de Lindbergh au Bourget sur l'A1 (horizon 2023),
 - passerelle piétonne au-dessus de l'A1 entre le Blanc-Mesnil et Le Bourget (horizon 2024),
 - requalification des berges de Seine (D1) au niveau de Saint-Denis (horizon 2023),
 - création de déversoirs d'orages (bassins de stockage des eaux en sous-sols).

Estimation de la part de l'investissement relevant du secteur des Travaux Publics : 240 M€

La plupart des projets concernés sont directement en lien avec les Travaux Publics, mais comme ils ne sont pas tous identifiés, une hypothèse mesurée de 80% de part des Travaux Publics dans le montant total des travaux a été choisie.

- Enfin, des **sites d'entraînement seront à renover ou à construire pour un montant de 114 M€**.

Estimation de la part de l'investissement relevant du secteur des Travaux Publics : 11 M€

La nature des travaux à réaliser n'est pas connue, une hypothèse prudente de 10% de part des Travaux Publics dans le montant total des travaux a donc été retenue pour le calcul.

L'attribution des JOP 2024 à Paris pourrait engendrer **une opportunité de marchés pour le secteur des Travaux Publics d'environ 858 M€ en ce qui concerne les investissements dans les infrastructures pérennes**.

A noter que les investissements nécessaires à la construction de l'Arena II (103 M€) sont comptabilisés dans ces 3,3 Md€, mais cette construction n'étant pas conditionnée à l'attribution des JOP 2024, elle n'est pas comptabilisée ici.

2^{ème} volet :

3,3 Md€ d'investissements consacrés aux dépenses liées à l'organisation des JOP à proprement parler tel que l'aménagement des sites existants, les infrastructures temporaires, les logements temporaires, ainsi que le transport des athlètes.

Le Comité d'organisation des Jeux Olympiques (Cojo) financera cette part, avec 1,45 Md€ de contribution directe du Comité International Olympique (CIO) et le reste provenant des sponsors nationaux (1 Md€), de la billetterie (1 Md€) et de la vente de produits dérivés.

520 M€ de ce budget ont d'ores-et-déjà été fléchés :

- vers l'aménagement de 8 sites temporaires pour environ 120 M€ : Tour Eiffel (6,8 M€), Le Bourget Pavillon I et II (63,5 M€), Champs-Élysées (4,3 M€), Château de Versailles (12,1 M€), un stand de tir (12,7 M€), l'Esplanade des Invalides (6,5 M€) et le Champ-de-Mars (11,1 M€).
- vers l'aménagement de sites existants pour environ 400 M€ : Centre aquatique (34,9 M€), centre de Water-Polo (16,8 M€), Stade de France (17,2 M€), base nautique (16,6 M€), stade Pierre-de-Coubertain (2,1 M€), Paris Arena I (3,4 M€), Roland-Garros (3,2 M€), piste de BMX (5,9 M€), colline d'Elancourt (4,4 M€), Vélodrome National (2,9 M€), Grand Palais (7,8 M€), stade de Jean-Bouin (3,7 M€), autres stades (10,8 M€), Golf National (3,8 M€), Arena 92 (3 M€), Zenith de Paris (2,5 M€), stade Yves-du-Manoir (10,7 M€), Marina (6,1 M€), villages (164 M€), CIRTV/CPP (47,7 M€), Paris Expo Hall 1 et 4 (18 M€) et Grande Halle de la Villette (3,9 M€)...

Estimation de la part de l'investissement relevant du secteur des Travaux Publics : 50 M€

La nature des travaux à réaliser ici n'est pas connue. Il s'agit d'aménagements non pérennes mais nécessaires pour la durée des JOP. Une hypothèse prudente d'environ 10% de part des Travaux Publics dans le montant total des travaux a donc été retenue pour le calcul.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 sécurisent près de 14 Md€ d'investissements dans les projets de transport

L'organisation des JOP 2024 ne devrait pas déclencher d'investissements supplémentaires dans de nouvelles lignes de transport d'ici à 2024. En effet, le projet du Nouveau Grand Paris des transports, qui a été engagé bien avant la candidature de Paris aux JOP 2024, desservira la majorité des sites des JOP 2024. Par exemple, le Tram Express Ouest entre Saint-Cyr et Saint-Germain-en-Laye (Tangentielle Ouest), qui sera inauguré en 2020, permettra la desserte du site du château de Versailles.

Ainsi, afin que l'organisation des JOP 2024 soit une véritable réussite, aucun retard dans la mise en service de ces lignes de transport ne pourra intervenir. L'attribution des JOP est donc synonyme de respect impératif du calendrier du Nouveau Grand Paris des transports.

D'ici à 2024, plusieurs lignes de transport nouvelles et en prolongements devront être inaugurées en région Île-de-France : des lignes de tramway, quatre nouvelles lignes de métro automatiques (15, 16, 17 et 18) et quatre en prolongements (4, 11, 14 nord et sud et 12), une nouvelle ligne de train (Charles-de-Gaulle Express) et une en prolongement (RER E), et de nombreuses nouvelles lignes de bus dont sept à haut niveaux de services. Parmi ces nouvelles lignes ou prolongements, onze peuvent être considérées comme desservant directement les sites des JOP 2024 ou des zones proches : **14 Md€ seront investis dans ces lignes d'ici à 2024** (Voir tableau 1).

De plus, l'entretien et la modernisation des lignes existantes (telles que le RER A, RER B, C et D, les lignes de métro et tramway...) devra être poursuivi car elles desserviront également les sites des JOP 2024.

Enfin, certains sites des JOP seront délocalisés hors Île-de-France (la Marina de Marseille et huit stades : Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Saint-Etienne et Toulouse). L'amélioration des

dessertes des villes de Nice et de Toulouse, grâce à la construction des lignes ferroviaires à grande vitesse Paris-Nice et Bordeaux-Toulouse, avait été envisagée. L'annonce du gouvernement en juillet 2017 de faire une « pause » sur les grands projets a depuis rabattu grandement les cartes et mis entre parenthèses ces deux projets. Il faut désormais espérer que l'attribution des JOP à la France permettra de relancer ces grands projets. De même, les capacités et le service aéroportuaire de ces grandes villes sont décisives pour la qualité de l'accueil de visiteurs du monde entier.

Tableau 1 : Montants d'investissements des principales infrastructures de transports nouvelles ou en prolongement qui faciliteront la desserte des futurs sites des JOP 2024

Lignes de transport	Type de travaux	Début des travaux	Date de mise en service	Montant d'investissements (en M€)
Méto				
12	Prolongement	2012	2019	175
14 nord et sud	Prolongement	2016	2019, 2023 et 2024	1 380
16	Création	2016	2023	3 360
17	Création	2017	2024	
18	Création	2017	2024	2 900
Train				
RER E	Prolongement	2015	2022	3 300
Charles-de-Gaulle Express	Création	2019	2023	1 700
Tramway / Tram-train				
1	Prolongement	2017	2023	225
3b	Prolongement	2015	2018	211
Tangentielle Nord	Création	2010	2017	492
Tangentielle Ouest	Création	2016	2020	307
TOTAL				14 050

Source : [Le Nouveau Grand Paris. STIF. Juillet 2015.](#)

JOP 2024 : un nouvel élan pour les Travaux Publics ?

Les JOP 2024 représentent une additionnalité de marchés non négligeable pour le secteur des Travaux Publics. Bien que cet impact soit aujourd'hui difficile à quantifier avec certitudes, il peut être estimé à environ 900 M€. De plus, l'organisation des Jeux est indissociable des travaux liés à la modernisation et au développement du réseau du Nouveau Grand Paris des transports. Les montants investis dans les tronçons en lien avec les sites des JOP 2024 sont estimés à 14 Md€ d'ici à 2024. Le respect du calendrier de l'ouverture de nouvelles lignes de transport ou prolongements sera impératif pour desservir les futurs sites olympiques.

L'attribution des JOP 2024 est ainsi une nouvelle bienvenue pour le secteur alors même que le gouvernement a annoncé une « pause » dans les grands projets de transport en juillet 2017 et que le secteur sort de dix ans de crise économique.

Enfin, elle peut aussi s'avérer être un tremplin pour l'attribution de l'Exposition universelle de 2025, qui serait également une vitrine du savoir-faire français et valoriserait dans le monde entier les réalisations des entreprises de Travaux Publics.

Romain Guillet
guilletr@fnfp.fr
 01.44.13.32.22

Décembre 2017

Des sites Web à visiter

<http://www.ita-aites.org>

L'International Tunneling and Underground est une organisation fondée en 1974, comprenant actuellement 71 pays membres et 130 membres affiliés, visant à encourager l'utilisation du sous-sol au profit du développement public, environnemental et durable, et à promouvoir les avancées dans la planification, conception, construction, maintenance et sécurité des tunnels et de l'espace souterrain.

<http://www.oree.org>

Association multi-acteurs, OREE fédère et anime depuis plus de 20 ans un réseau de plus 180 acteurs engagés (entreprises, collectivités locales, associations professionnelles et environnementales, organismes académiques et institutionnels.....) pour échanger et mettre en place une dynamique environnementale au service des territoires. Les ouvrages, guides, colloques, conférences et réflexions se structurent autour de 3 priorités principales : biodiversité et économie / Economie circulaire / Reporting RSE – Ancrage local des entreprises. OREE anime et alimente les réflexions de ses adhérents notamment grâce à des Groupes de Travail et des Clubs métiers.

Vos lectures

Numéros spéciaux - Dossiers

« Travaux maritimes et fluviaux ». – Travaux N°937 Novembre 2017. – 100p.

« [Livre blanc des Régions pour la mobilité](#) ». – Régions de France Novembre 2017

Ouvrages

**« Ces maires qui changent tout. Le génie créatif des communes » / RIVAT (Mathieu).
Paris : Actes sud, 2017. - 336p.
Prix : 21,80€**

Depuis quelques années, la paralysie institutionnelle des Etats, leur difficulté à engager des changements en profondeur, la défiance que les électeurs nourrissent à l'égard de leurs élus, fait réapparaître un courant un peu oublié : le municipalisme. La cité, ce que l'on appelle de plus en plus fréquemment « l'échelle locale », offrirait un espace où l'innovation sociale et écologique, la pratique démocratique seraient plus faciles et plus efficaces. Dans cet ouvrage, le parisien Mathieu RIVAT, qui travaille dans une Scop et conseille des comités d'entreprise, raconte l'initiative en matière écologique, sociale et démocratique des maires et de leur commune. Avec en exemple six villes de tailles diverses, qui occupent des positions très différentes sur le territoire.

«Les révolutions de la mobilité / SAVY (Michel), CROZET (Yves), PLASSAT (Gabriel). – Paris : Alternatives Economiques, N°76 - 10.2017. – 112p. Prix : 13,00€

Où va-t-on ? Notre système de transports ressemble à un véhicule fonçant dans le brouillard. Au loin – apparemment – un mur barre la route : le réchauffement climatique. Les transports sont responsables du tiers des émissions de gaz à effet de serre en France, et sont le seul secteur où elles continuent d'augmenter. Alors il faudrait bien sûr s'engager sur des rails plus vertueux et développer les alternatives à l'automobile. Mais l'argent public manque. D'où, face à une impossible équation budgétaire, l'annonce d'une pause dans « les grands projets » : l'Etat choisit de privilégier l'entretien des réseaux existants plutôt que la mise en chantier de nouvelles infrastructures. La loi d'orientation des mobilités qui sera présentée début 2018 déterminera le programme détaillé des investissements à réaliser au cours de la mandature, accompagné des financements correspondants.

«Le mythe des énergies renouvelables / PRUD'HOMME (Rémy). – Paris : Que sais-je ? 27.09.2017. – 320p. Prix : 20,00 €

En juin 2015, dans un rapport officiel, Mme Corinne LEPAGE, ancienne ministre de l'environnement écrivait : « En 2014, l'énergie solaire représente 10% de de l'électricité du monde ». En réalité, la part du solaire dans l'énergie du globe était en 2014 de 0,8% ? soit une erreur de 1 à 13.....Quant au nouveau ministre de l'environnement, Nicolas HULOT, il affirme de son côté « qu'il faut avoir une foi absolue dans les énergies renouvelables ». A l'opposé, ce livre propose une étude chiffrée des réalités actuelles en matière d'énergies renouvelables. Il se fonde sur les résultats officiels des douze pays précurseurs, parmi lesquels l'Allemagne, l'Espagne, le Danemark ou l'Italie, qui tous ont mis en œuvre depuis plus d'une décennie des programmes d'investissements massifs dans ce domaine. Et le résultat n'est guère encourageant, ni pour l'environnement, ni pour l'économie, ni pour le contribuable. Au final, les réalités concrètes indiquent un choix net et clair pour la France. Mais les responsables politiques et les médias sont-ils prêts à l'entendre ?

Juin 2018

« Transports Publics 2018 »

12 – 14 Juin 2018. – Paris (France)

Contacts et inscription :

GIE Objectif transport public

<http://www.transportspublics-expo.com>

Avril 2018

« Congrès mondial des tunnels »

20 – 26 Avril 2018. – Dubai World Trade Center (Dubai)

Contacts et inscription :

E-Mail : wtc2018@mci-group.com

<http://www.wtc2018.ae>

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
