



Conjoncture

Inquiétudes sur les carnets de commandes

p.3

Après une année 2020 bouleversée par la crise sanitaire, les entreprises de Travaux Publics font encore face à une situation préoccupante avec une prise de commandes qui peine à repartir. L'inquiétude est présente, notamment du côté de la clientèle publique. L'année 2021 démarre donc sur des incertitudes fortes qui pourraient se traduire par une activité toujours dégradée, a minima au premier semestre.



Maîtres d'ouvrage

Quelle sortie de crise pour l'investissement local en 2021 ?

p.8

Les premières analyses sur les perspectives 2021 de l'investissement local témoignent de la grande incertitude dans laquelle se trouvent les collectivités. Si leurs fondamentaux solides leur ont permis globalement d'absorber le choc de la crise en 2020, en sera-t-il de même en 2021 ?

Nouveau record pour la trésorerie des collectivités à 67,5 Md€ fin 2020

p.11

Dans un contexte de crise sanitaire et de grande incertitude pour les finances locales, les collectivités ont, une fois de plus, fait preuve d'une grande prudence. Leur trésorerie progresse de +10% en 2020 atteignant un nouveau point haut à 67,5 Md€. Elle représente l'équivalent d'une année d'investissement public local.

Bonne résistance des droits de mutation des départements en 2020

p.14

Malgré la crise, le produit des droits de mutation à titre onéreux (DMTO) des départements atteint 13 Md€ en 2020 et se maintient à un niveau très élevé. Le recul se limite à -2,2% et fait suite à six années très dynamiques. Les prévisions, très pessimistes au printemps 2020, ont été progressivement révisées, mais n'envisageaient pas une telle résistance du marché immobilier.

Le budget initial de l'AFITF pour 2021 a été voté le 16 décembre 2020. Il concrétise à la fois la mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités et les annonces du plan de relance en matière d'infrastructures de transport. Les montants annoncés traduisent en effet une accélération sensible en 2021, tant pour les crédits de paiement que pour les nouvelles autorisations d'engagement.



Budgétisation environnementale : quel classement pour les dépenses en infrastructures ?

La budgétisation environnementale (ou Green budgeting) consiste à évaluer la compatibilité des dépenses avec les engagements et objectifs fixés en matière environnementale et plus particulièrement de lutte contre le changement climatique. Différentes méthodes d'évaluation ont déjà été mises en application. Cet article propose une revue de ces méthodes avec un focus sur la façon dont sont traitées les dépenses en infrastructures de l'Etat et des collectivités.

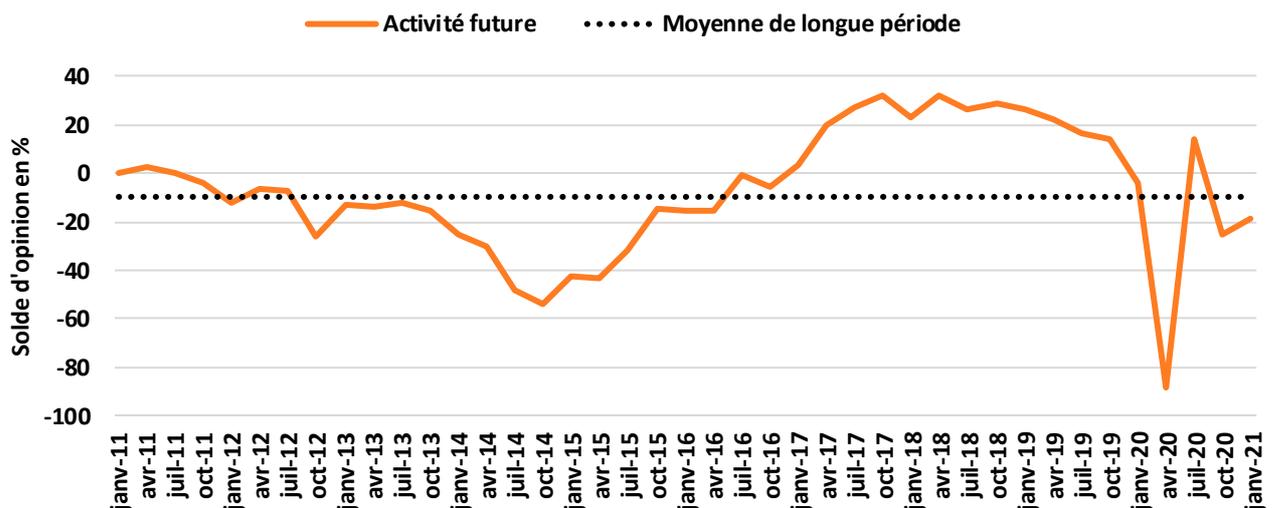
Inquiétudes sur les carnets de commandes

Après une année 2020 bouleversée par la crise sanitaire, les entreprises de Travaux Publics font encore face à une situation préoccupante avec une prise de commandes qui peine à repartir. L'inquiétude est présente, notamment du côté de la clientèle publique. L'année 2021 démarre donc sur des incertitudes fortes qui pourraient se traduire par une activité toujours dégradée, a minima au premier semestre.

Situation préoccupante sur les carnets de commandes

Dans un contexte économique impacté par la crise sanitaire depuis près d'un an, les entreprises de Travaux Publics restent pessimistes pour le début de l'année 2021. En janvier, le solde d'opinion sur l'activité pour les trois prochains mois reste en effet à un niveau faible, inférieur de près de 10 points à sa moyenne de longue période. Plus de 47% des chefs d'entreprises prévoient ainsi une baisse de leur activité au premier trimestre et seuls 6% anticipent une hausse. Le rebond du solde d'opinion observé en juillet 2020 n'est que le résultat d'un effet de base dû par la situation particulièrement dégradée au deuxième trimestre 2020.

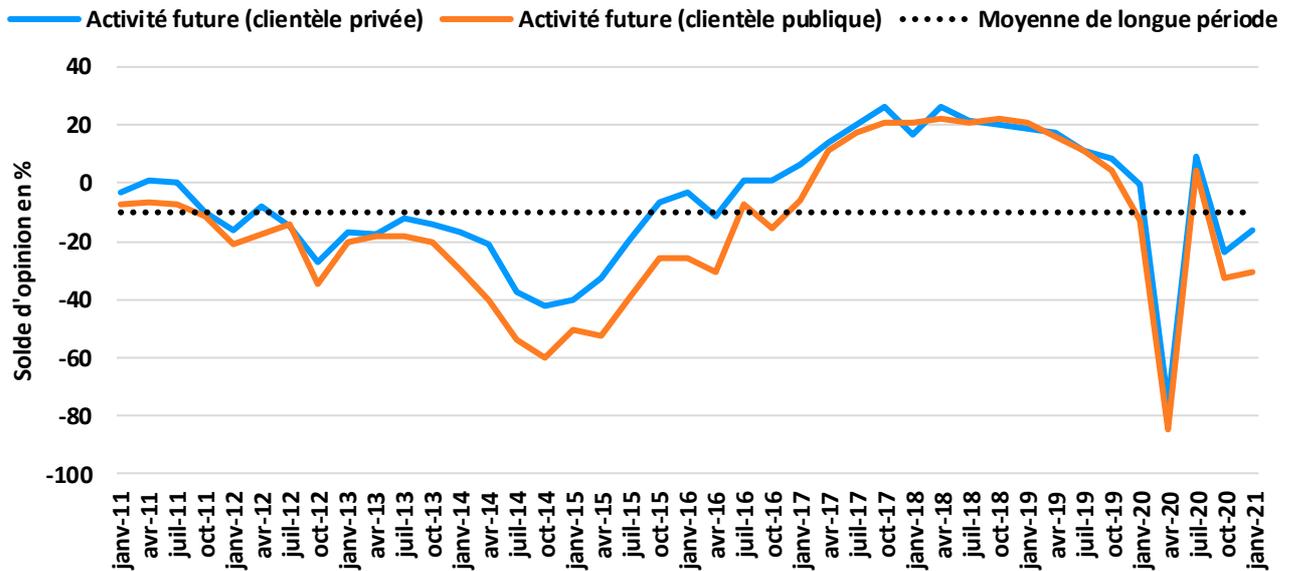
Graphique 1 : Inquiétudes sur l'activité au premier trimestre 2021



Source : Enquête d'opinion FNTP / Insee, données cvs-cjo

Ce pessimisme s'observe aussi dans l'opinion des chefs d'entreprises sur le niveau de leurs carnets de commandes. Après une chute historique au premier semestre (plus forte baisse depuis le début de la série en 1974), le solde d'opinion sur les carnets de commandes peine à se redresser au deuxième semestre, notamment du côté de la clientèle publique. Pour 50% des entreprises les carnets de commandes émanant de la clientèle publique sont ainsi jugés peu garnis par rapport à la normale en janvier 2021.

Graphique 2 : Opinion sur les carnets de commandes en berne, en particulier auprès de la clientèle publique



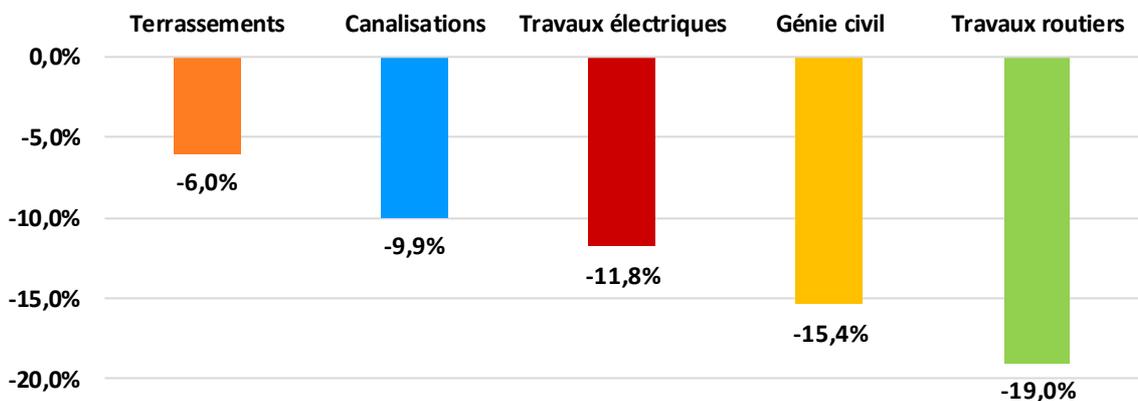
Source : Enquête d'opinion FNTF / Insee, données cvs-cjo

Décrochage de la commande publique en 2020

Ce ressenti des entrepreneurs se retrouve dans les tendances sur les appels d'offres de marchés publics. En 2020, le nombre d'appels d'offres a diminué de -31% par rapport à 2019 et reste en chute de -25% en janvier 2021 par rapport à janvier 2020. Si les plus gros marchés ont mieux résisté pendant cette période de crise, c'est surtout sur les petites opérations et en particulier dans les petites communes que le trou d'air a été le plus important. La baisse des appels d'offres en valeur est donc moins importante qu'en nombre, mais reste toutefois préoccupante : le montant des appels d'offres publiés en 2020 affiche une diminution de -15% en 2020 par rapport à 2019 et de -13% en janvier 2021 par rapport à 2020.

Tous les métiers sont impactés par cette baisse des appels d'offres marchés publics mais dans des proportions plus ou moins fortes. La chute a été particulièrement forte pour les travaux routiers (-19%) alors qu'elle a été contenue à moins de -10% pour les métiers de terrassement et de canalisation. La structure de la clientèle publique des différents métiers explique en partie ces disparités.

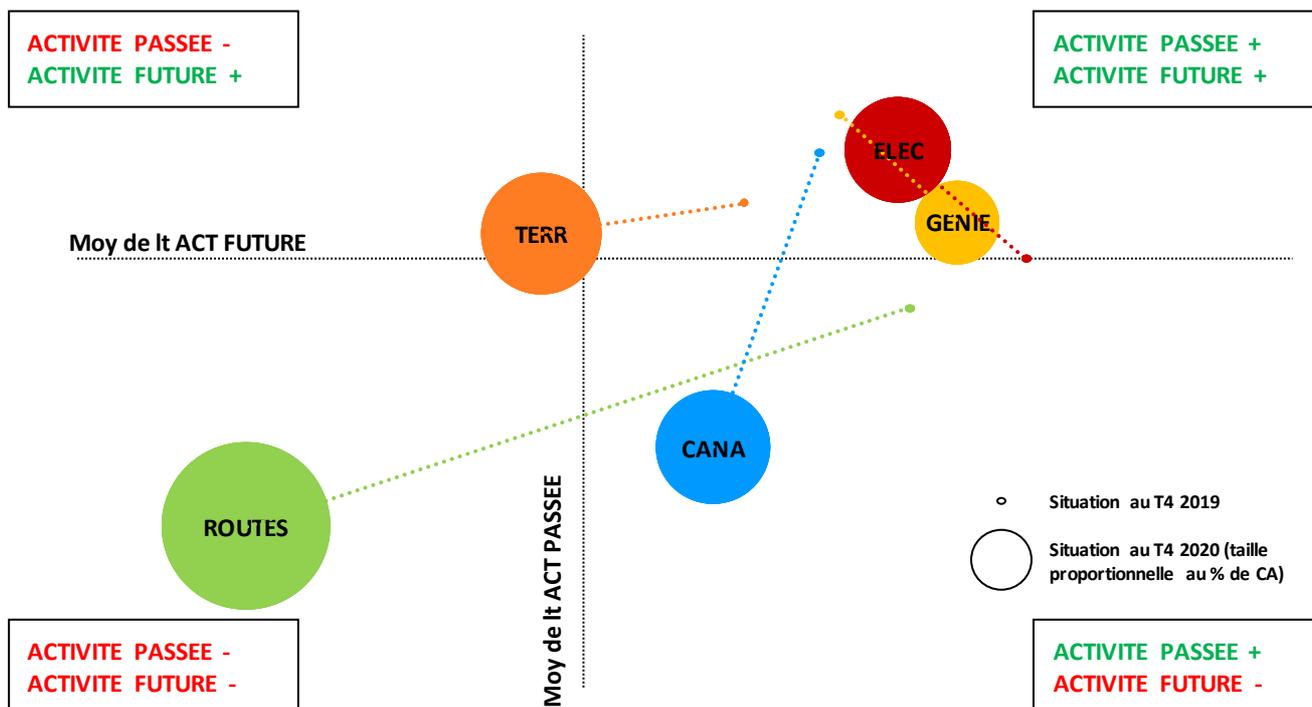
Graphique 3 : Evolution 2020/2019 des appels d'offres publics par métier en montant



Source : Vecteur Plus

Selon l'enquête d'opinion de janvier 2021, les entreprises routières apparaissent aussi comme les plus impactées sur leur activité récente et pour les prochains mois. Elles subissent de plein fouet le double impact de la crise de la Covid-19 et du cycle électoral municipal. Les entreprises de travaux électriques et du génie civil semblent pour l'instant un peu plus épargnées, en partie grâce à la persistance de certains marchés (fibre optique ou Grand Paris par exemple) : elles sont moins pessimistes sur leur activité passée et future que les autres spécialités. Concernant les métiers de la canalisation, l'activité passée récente paraissait également relativement préservée mais l'enquête témoigne d'inquiétudes sur l'activité future. Du côté des métiers de terrassements, le solde d'opinion sur l'activité future ne s'est que très légèrement dégradé.

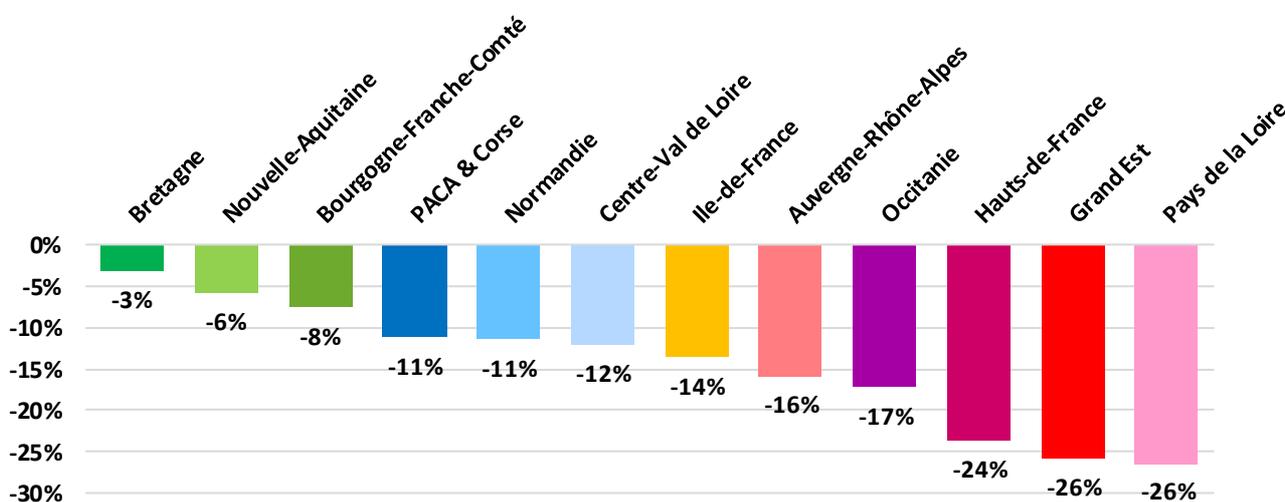
Graphique 4 : Evolution des soldes d'opinion sur l'activité passée et future par métier



Source : Enquête d'opinion FNTP / Insee, données cvs-cjo

La situation est aussi diverse selon les régions. Le montant des appels d'offres chute particulièrement dans les Hauts-de-France, le Grand-Est et les Pays de la Loire avec des de plus de -20% en 2020 par rapport à 2019. Certaines régions de l'ouest comme la Bretagne et la Nouvelle-Aquitaine enregistrent quant à elles des baisses plus mesurées.

Graphique 5 : Evolution des appels d'offres publics par région (en montant)

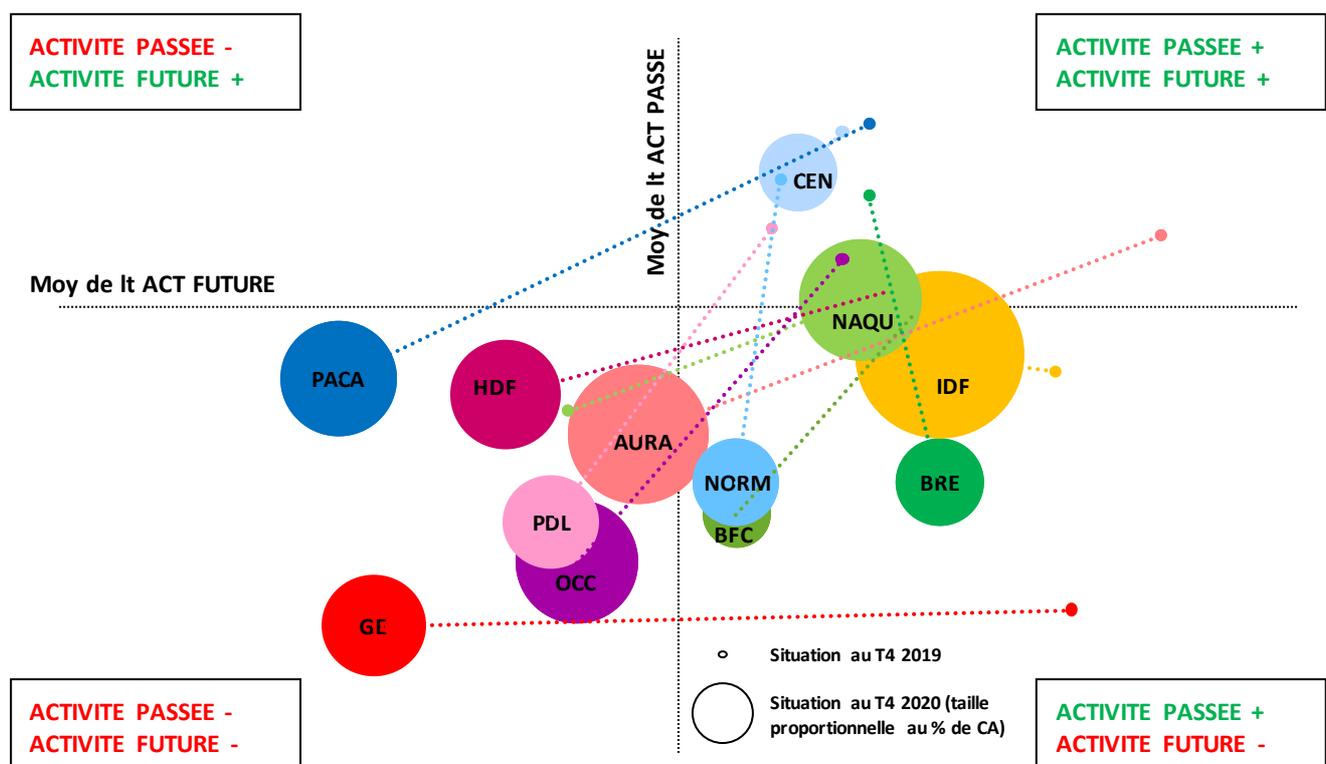


Source : Vecteur Plus

Les tendances observées sur les appels d'offres sont fortement corrélées au climat des affaires dans les régions. Ainsi, dans une grande partie des régions où la chute des appels d'offres est la moins marquée, les entrepreneurs semblent un peu moins pessimistes sur leur activité récente. En Centre - Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine, Ile-de-France, Bretagne, Normandie et Bourgogne-Franche-Comté les chefs d'entreprises indiquent des niveaux d'activité passée moins dégradés qu'en moyenne nationale. Dans les régions ayant enregistré des baisses d'appels d'offres importantes (Pays de la Loire, Grand-Est, Hauts-de-France, Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes), les entreprises témoignent d'une activité récente et future fortement dégradée.

Les anticipations semblent toutefois préoccupantes dans l'ensemble des régions puisque le solde d'opinion sur l'activité future est en forte diminution pour s'établir à des niveaux inférieurs à la moyenne de longue période dans une grande majorité de régions, à l'exception des régions Centre - Val de Loire et Nouvelle Aquitaine. La crainte d'une baisse d'activité pour le début d'année 2021 est donc prégnante sur la quasi-totalité du territoire.

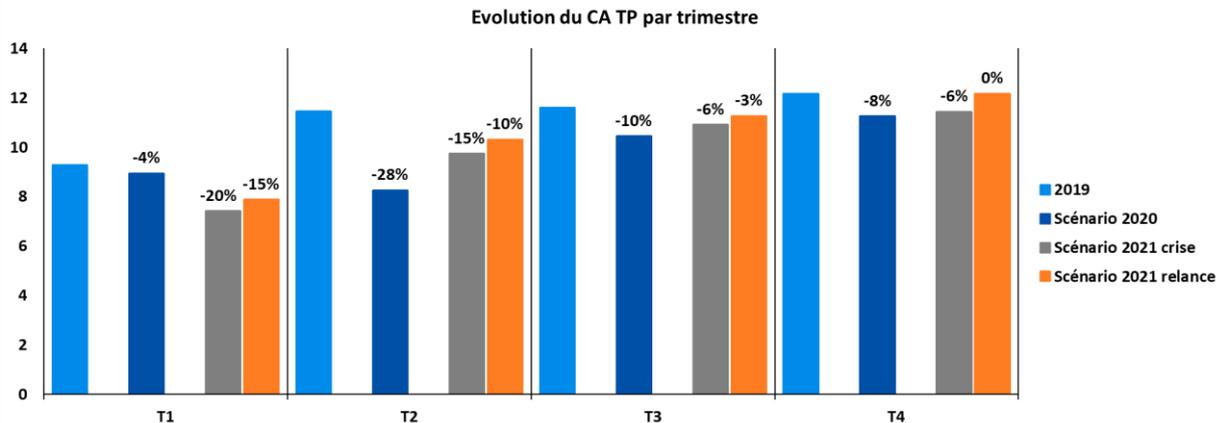
Graphique 6 : Evolution des soldes d'opinion sur l'activité passée et future par région en montant



Quel profil d'activité pour 2021 ?

Ces incertitudes sur les carnets de commandes et l'absence de rebond de la commande publique vont peser sur le niveau d'activité au premier semestre 2021. Même dans un scénario optimiste (scénario de relance), basé sur une sortie de crise sanitaire à la fin du 1^{er} semestre et un effort de relance de la part des maîtres d'ouvrage publics qui se traduira également en réalisations dans la seconde partie de l'année, l'activité ne pourra retrouver rapidement ses niveaux antérieurs. Un scénario plus pessimiste de crise latente demeure également envisageable, avec une succession de confinements / déconfinements, qui continuerait de pénaliser l'action des maîtres d'ouvrages et de freiner la relance de projets.

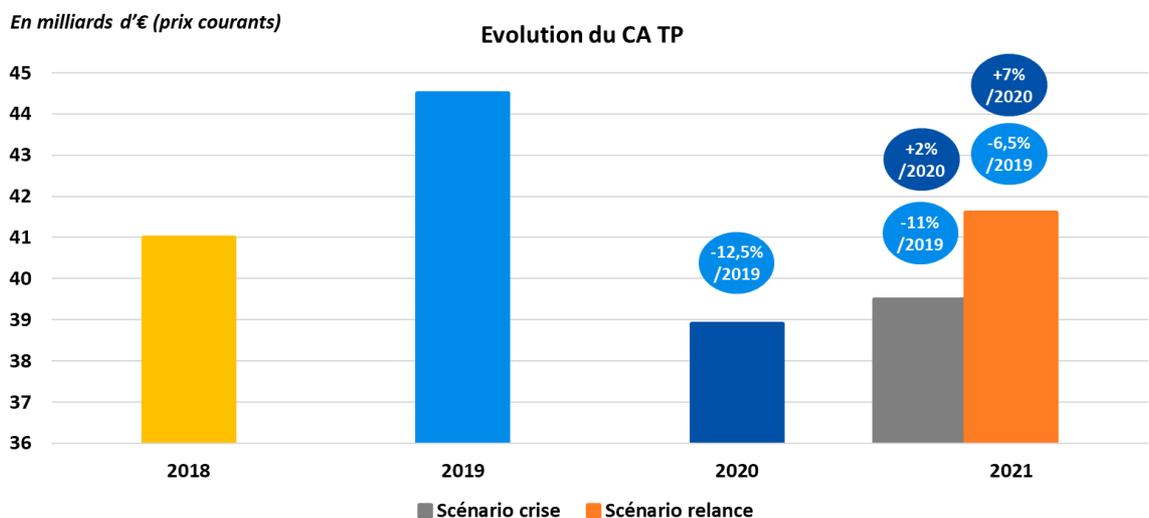
Graphique 7 : Profils de l'année 2021 selon les scénarii (% d'évolution par rapport à 2019)



Source : Estimations FNTF

Au global, en 2021, le chiffre d'affaires devrait afficher un rebond : ce rebond sera technique au cours du second trimestre (avec un effet de base lié à l'arrêt quasi complet des activités à cette période l'an passé), puis son ampleur dépendra au second semestre à la fois de l'amélioration de la situation sanitaire et de l'effort de relance des projets d'infrastructures de la part des maîtres d'ouvrages publics (collectivités locales notamment). Au final, l'évolution de l'activité pourrait se situer dans une fourchette de +2% à +8% selon le scénario et les hypothèses retenues. Toutefois, même dans le scénario le plus optimiste, le secteur afficherait toujours une baisse de chiffre d'affaires par rapport à 2019 (-6,5%) mais reviendrait tout de même à un niveau comparable à celui de 2018.

Graphique 8 : Niveaux d'activité envisageables pour 2021 selon les scénarii



Source : Estimations FNTF

Au sortir d'une baisse historique de chiffres d'affaires pour les Travaux Publics en 2020 (-12,5% par rapport à 2019), les chefs d'entreprises du secteur restent inquiets pour les mois à venir. La commande publique reste à un faible niveau ce qui ne permet pas de reconstituer les carnets de commandes. Le climat des affaires reste ainsi globalement dégradé en ce début d'année 2021, dans l'attente d'un effort de relance et d'une amélioration du contexte économique général qui pourrait amener à redynamiser l'activité, en particulier auprès des collectivités locales et du secteur privé.

Mathilde MENANTEAU
menanteaum@fntp.fr
 Tel : 01-44-13-32-02

Quelle sortie de crise pour l'investissement local en 2021 ?

Les premières analyses sur les perspectives 2021 de l'investissement local témoignent de la grande incertitude dans laquelle se trouvent les collectivités. Si leurs fondamentaux solides leur ont permis globalement d'absorber le choc de la crise en 2020, en sera-t-il de même en 2021 ?

Un impact modéré de la crise sur les finances locales en 2020

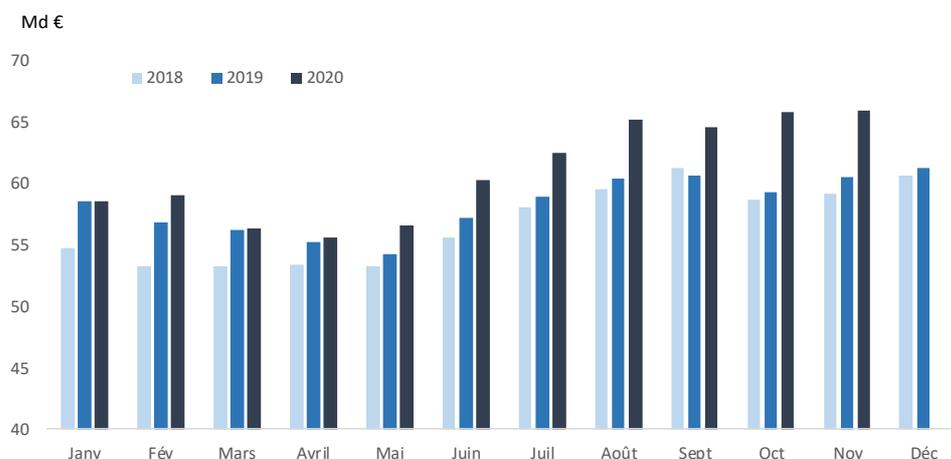
D'après la [dernière analyse de Moody's](#), le dernier [rapport de la Cour des comptes](#) ou les [chiffres publiés par Bercy](#) début janvier, il ressort que les collectivités ont globalement encaissé le choc de la crise sanitaire sur le plan financier en 2020.

Les données 2020 des comptes des collectivités, encore provisoires, témoignent d'une faible évolution des dépenses de fonctionnement (+0,4%), et même d'une baisse pour les communes (-0,8%). Les recettes de fonctionnement progressent quant à elles de +1,3% à un rythme toutefois bien inférieur à 2019 (+2,8%). Ce différentiel entre recettes et dépenses permet aux collectivités d'éviter l'effet de ciseau et de dégager une épargne brute en hausse.

Certains indicateurs traduisent cette résilience des collectivités :

- ⇒ Les dépôts au Trésor des collectivités et établissements publics locaux atteignent par exemple 66 Md€ à fin novembre 2020 (+9% par rapport à novembre 2019), une croissance observée pour chaque niveau de collectivités.

Graphique 1 : Evolution des dépôts au Trésor des collectivités et EPL



Source : DGFiP - [Situation Mensuelle de l'Etat à fin novembre 2020](#)

- ⇒ La forte baisse des droits de mutation (DMTO) anticipée au démarrage de la crise marquée par des confinements successifs ne s'est pas produite. Les données sur l'ensemble de l'année témoignent d'une [bonne résistance du marché immobilier et des DMTO](#). Cette recette n'a baissé

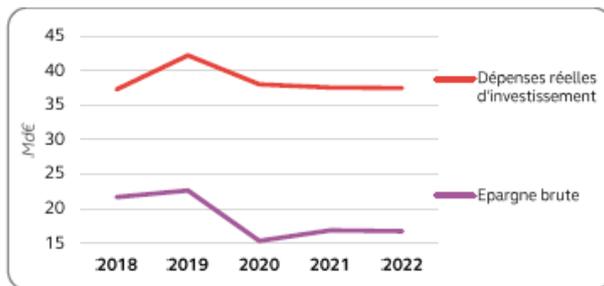
que de -2,2% pour l'échelon départemental et se maintient à un niveau élevé autour de 13 Md€. Deux tiers des départements ont même vu leurs droits de mutation croître.

Autre preuve de cet impact modéré de la crise sur les finances locales, les collectivités n'ont pas massivement recouru aux différents dispositifs d'aides mis en place dans la loi de finances rectificative 3 : avances sur les droits de mutation, clause de sauvegarde des recettes, étalement des charges.

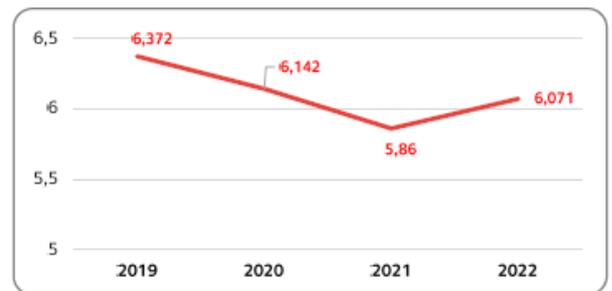
Une évolution de l'investissement local très incertaine en 2021

Les prévisions de la Cour des comptes et de Moody's divergent sur la tendance à venir en termes d'investissement local.

Graphique 2 : Prévisions d'épargne brute et de dépenses réelles d'investissement rapportées à l'ensemble du bloc communal (Md€)



Graphique 3 : Prévisions d'évolution des dépenses réelles d'investissement d'un échantillon de 11 métropoles (Md€)



Source : rapport Cour des comptes, enquête auprès des 322 grandes collectivités soumises à la contractualisation, 241 réponses.

Selon la [Cour des comptes](#), l'épargne brute progresserait de nouveau en 2021 et resterait stable en 2022, à un niveau inférieur à celui des années 2018-2019. **Les dépenses d'investissement, après une forte baisse en 2020, ne rebondiraient pas mais se stabiliseraient en 2021 et 2022.**

La courbe des dépenses d'investissement des 11 métropoles de l'échantillon évoluerait différemment avec une baisse marquée en 2020 (-3,6%) qui s'accroîtrait en 2021 (-4,6%) et une reprise à partir de 2022 (+3,6%).

La Cour des comptes estime toutefois probable une légère progression de l'investissement du bloc communal en 2021, compte tenu du décalage de certains projets et ce malgré une modération observable traditionnellement en 2^{ème} année du mandat municipal.

Pour [l'agence de notation Moody's](#), les fondamentaux des collectivités demeureront globalement solides en 2021 et, bien qu'en recul, l'épargne brute se maintiendrait à un niveau important. Toutefois, **les dépenses d'investissement devraient baisser, en 2020 comme en 2021, d'environ -5%**. Selon Moody's, ce recul est imputable au bloc communal qui, en plus du cycle électoral classique, devrait faire preuve d'une grande prudence face à l'évolution de la situation sanitaire et économique. Les communes et intercommunalités se trouveront de plus en année post-électorale généralement peu favorable aux investissements. Ces derniers devraient se maintenir à un niveau important pour les départements et les régions.

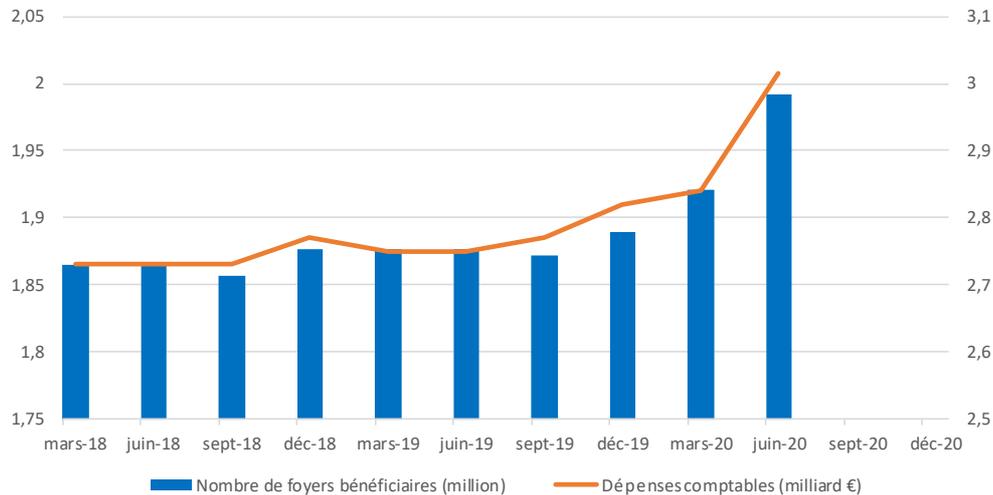
Une montée de certains risques

- ⇒ La crise économique pèse fortement sur le tissu économique des entreprises. Les départements et EPCI subissent en contrepoint la baisse de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) qui, compte tenu des délais de perception et de redistribution, ne se fera sentir qu'à partir

de 2021. Cela pourrait peser sur leurs recettes de fonctionnement et par conséquent sur leur épargne brute.

Les départements vont également devoir faire face à une probable flambée des dépenses sociales et notamment de RSA. La hausse a déjà démarré courant 2020 et devrait s'accroître dans les mois à venir.

Graphique 4 : Evolution des dépenses de RSA



Source : [CNAF - RSA Conjoncture](#)

A fin juin 2020, les dépenses de RSA avaient progressé de +6,2% par rapport à fin mars 2020 et de +9,6% par rapport à fin juin 2019.

- ⇒ La question des pertes de recettes commerciales du transport public et de la baisse du versement mobilité continue de se poser pour les autorités organisatrices de la mobilité en 2021. La poursuite de la crise sanitaire et les périodes de couvre-feu et de confinement entraîneront inévitablement de nouvelles pertes pour les AOM. Sans une compensation claire, les investissements pourraient être impactés entraînant reports, redimensionnements voire annulations de projets.

En conclusion, la volonté d'agir sera déterminante en 2021 !

Si les facteurs de risques pour les finances locales sont multiples en 2021, d'autres éléments restent de nature à encourager les investissements. En voici quelques exemples :

- ⇒ Le maintien des dotations d'investissement à un niveau important avec même un abondement de la DSIL de 1 Md€
- ⇒ Un taux d'endettement des collectivités très bas laissant des marges de manœuvre
- ⇒ Enfin, les fonds et appels à projets du Plan de relance offrent de nouvelles opportunités d'investissement dans la transition écologique pour transformer les territoires : mobilités, énergies, réseaux d'eau et d'assainissement, entretien des infrastructures...

Alors que le soutien à l'activité et la relance économique du pays sont désormais prioritaires, la volonté d'agir et de saisir les dispositifs d'aide à l'investissement sera déterminante pour enrayer le déclin enregistré depuis le déclenchement de la crise sanitaire.

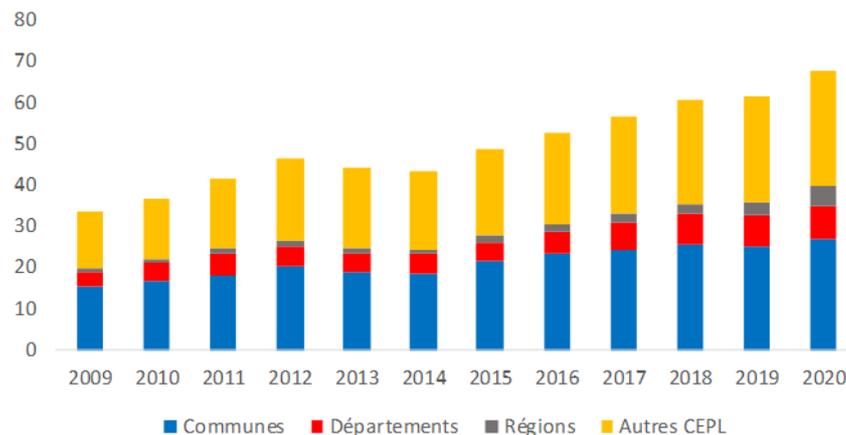
Nouveau record pour la trésorerie des collectivités à 67,5 Md€ fin 2020

Dans un contexte de crise sanitaire et de grande incertitude pour les finances locales, les collectivités ont, une fois de plus, fait preuve d'une grande prudence. Leur trésorerie progresse de +10% en 2020 atteignant un nouveau point haut à 67,5 Md€. Elle représente l'équivalent d'une année d'investissement public local.

La trésorerie des collectivités bat un nouveau record dans un contexte de grande incertitude

Fin 2020, les dépôts au Trésor* des collectivités et établissements publics locaux s'établit à 67,5 Md€, en hausse de +10% par rapport à fin 2019 et l'équivalent d'une année d'investissement public local. Elle a été multipliée par 2 entre 2009 et 2020.

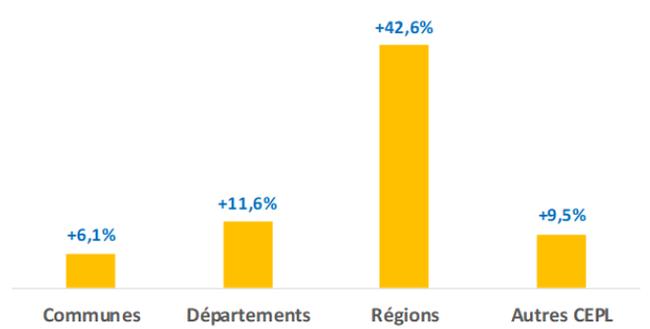
Graphique 1 : Evolution de la trésorerie des collectivités territoriales et établissements publics locaux (au 31/12)



Source : DGFIP - Situation mensuelle de l'Etat

La dynamique s'observe pour chaque niveau de collectivités : la trésorerie des communes progresse de +6,1% (après avoir reculé de -1,5% à fin 2019), celle des régions bondit de +43%.

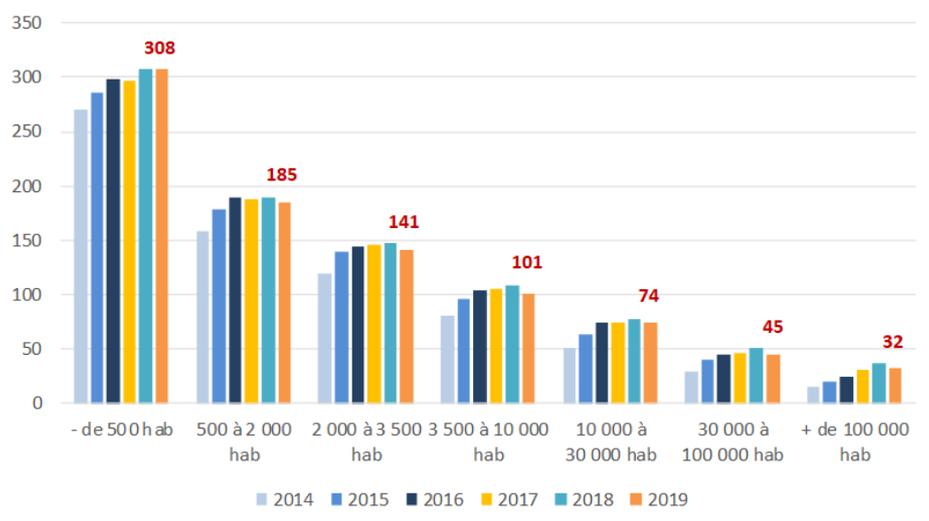
Graphique 2 : Evolution de la trésorerie par niveau de collectivités entre fin 2019 et fin 2020



Source : DGFiP - Situation mensuelle de l'Etat

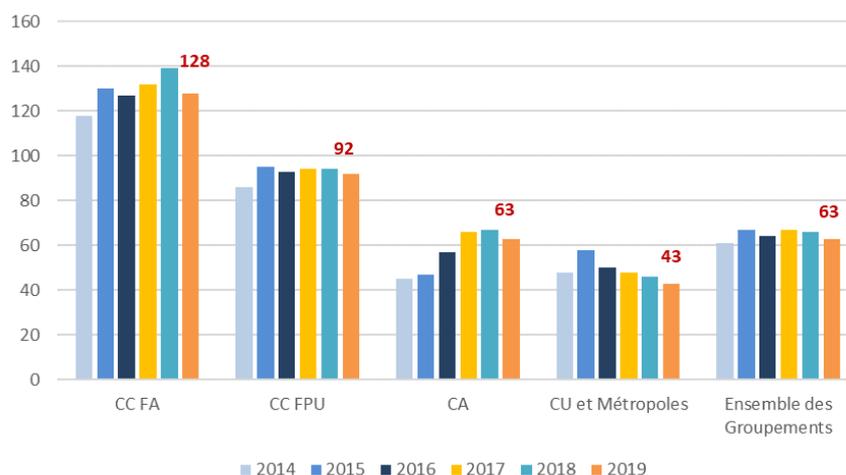
Les petites collectivités toujours très prudentes

Graphique 3 : Trésorerie des communes en jours de dépenses (moyenne de la strate au 31/12)



Source : Territoires et Finances publiés par l'AMF et La Banque Postale Collectivités Locales

Graphique 4 : Trésorerie des groupements communes en jours de dépenses (moyenne de la catégorie au 31/12)



Source : Territoires et Finances publiés par l'AMF et La Banque Postale Collectivités Locales

D'après les données observées en 2019, ce sont les petites collectivités (communes de - de 500 habitants ou communautés de communes) qui cumulent le plus de trésorerie comptabilisée en jours de dépenses (+ de 300 jours).

A l'exception des communes de - de 500 habitants, où elle est stable, la trésorerie exprimée en jours de dépenses recule toutefois légèrement pour l'ensemble des strates de communes et l'ensemble des catégories de groupements intercommunaux.

Une accumulation de trésorerie à mobiliser pour la relance

Cette trésorerie abondante témoigne de la résilience des collectivités face à la crise. Si des incertitudes demeurent pour 2021, elles conservent dans leur ensemble des marges de manœuvre financières pour investir. Les besoins sont d'ailleurs nombreux pour accélérer la transition écologique dans les territoires : entretien des réseaux d'eau et d'assainissement, rénovation des ouvrages d'art, solutions de mobilité, aménagements urbains... Les collectivités sont attendues dans tous ces domaines à travers la territorialisation de la relance.

** La trésorerie des collectivités répond à deux principes : l'obligation de dépôt au Trésor des fonds disponibles et leur non-rémunération.*

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

Bonne résistance des droits de mutation des départements en 2020

Malgré la crise, le produit des droits de mutation à titre onéreux (DMTO) des départements atteint 13 Md€ en 2020 et se maintient à un niveau très élevé. Le recul se limite à -2,2% et fait suite à 6 années très dynamiques. Les prévisions, très pessimistes au printemps 2020, ont été progressivement révisées, mais n'envisageaient pas une telle résistance du marché immobilier.

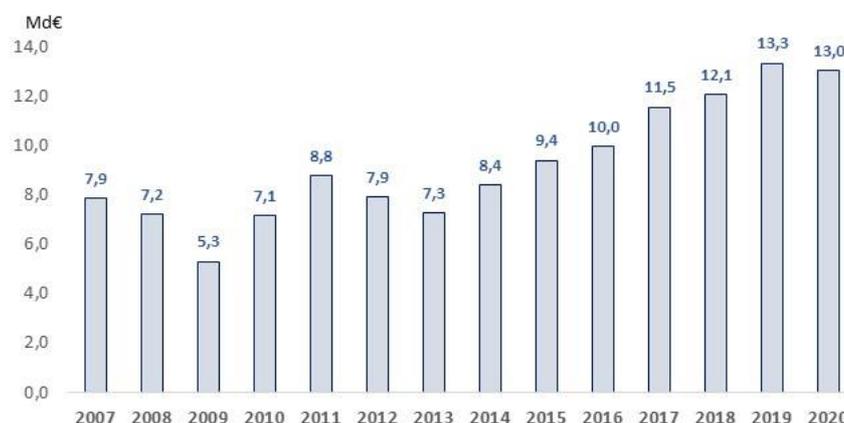
L'impact de la crise sur les droits de mutation finalement limité

Après 6 années de croissance soutenue, la crise aurait pu entraîner un retournement brutal de la dynamique des droits de mutation. Lors du confinement de mars, les prévisions anticipaient une baisse de -35% du produit des DMTO sur l'année. Elles ont progressivement été ramenées à -20% puis -10%. Le marché ayant mieux résisté que prévu, la chute des droits de mutation n'a finalement pas eu lieu. A fin 2020, le produit des DMTO perçu par les départements affiche en effet un recul très limité de -2,2% pour s'établir à 13 Md€, soit seulement 290 M€ de moins qu'en 2019, année record.

La période mars-mai, marquée par un confinement strict, a été la plus durement impactée (-35% en avril et mai) puis a été suivie par un rattrapage en juin (+27%) qui a vu les projets d'acquisition démarrés avant le confinement se concrétiser. L'absence de visites de mars à avril a conduit à un trou d'air des droits de mutation pendant l'été avant une reprise timide et une accélération en fin d'année, +27% en novembre et +17% en décembre par rapport aux mêmes mois de l'année précédente.

Les DMTO restent la 2^{ème} recette de fonctionnement des départements derrière la Taxe sur le foncier bâti. A noter que cette dernière est remplacée à partir de cette année par une part de TVA.

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

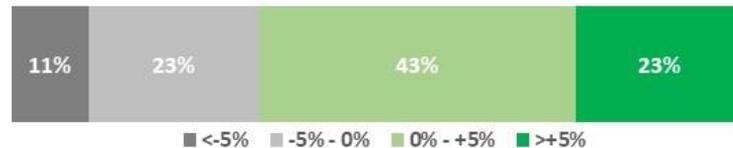


Source : Calcul FNTP à partir des données du CGEDD

Les DMTO progressent dans les 2/3 des départements

Non seulement la baisse des DMTO est relativement limitée mais elle ne concerne finalement qu'un tiers des départements. Seul 1 département sur 10 connaît une baisse au-delà de -5%. A l'inverse, les DMTO sont en hausse dans les 2/3 des départements et pour ¼ cette croissance est supérieure à +5%.

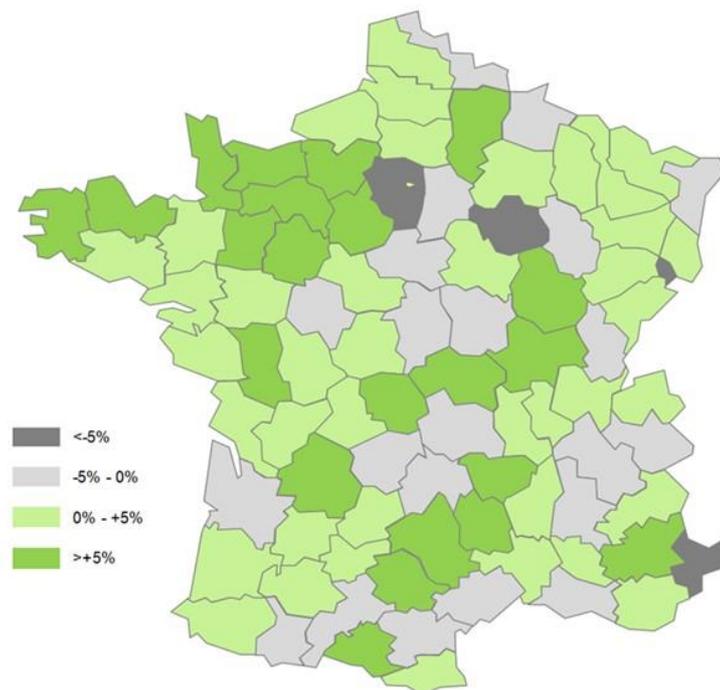
Graphique 2 : Répartition des départements selon l'évolution 2020 du produit des DMTO



Source : Calcul FNTF à partir des données du CGEDD

L'Ile-de-France est particulièrement touchée puisque ses 8 départements affichent un recul des droits de mutation, avec une baisse supérieure à -5% pour 6 d'entre eux.

Carte 1 : Evolution 2020 du produit des DMTO par département



Source : Calcul FNTF à partir des données du CGEDD

Pour 2021, l'évolution des droits de mutation est plus que jamais incertaine. Les données des premiers mois ne permettront peut-être pas d'y voir plus clair. La crise sanitaire se prolonge et de nouvelles périodes de confinement ne sont pas exclues. Il faudra donc attendre pour voir de quel côté penchera la balance entre un retour à la croissance après une année mouvementée et finalement atone et un impact plus profond de la crise sur le marché immobilier tant au niveau des prix que des aspirations et comportements individuels.

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

AFITF : un budget de relance pour 2021

Le budget initial de l'AFITF pour 2021 a été voté le 16 décembre 2020. Il concrétise à la fois la mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités et les annonces du plan de relance en matière d'infrastructures de transport. Les montants annoncés traduisent en effet une accélération sensible en 2021, tant pour les crédits de paiement que pour les nouvelles autorisations d'engagement.

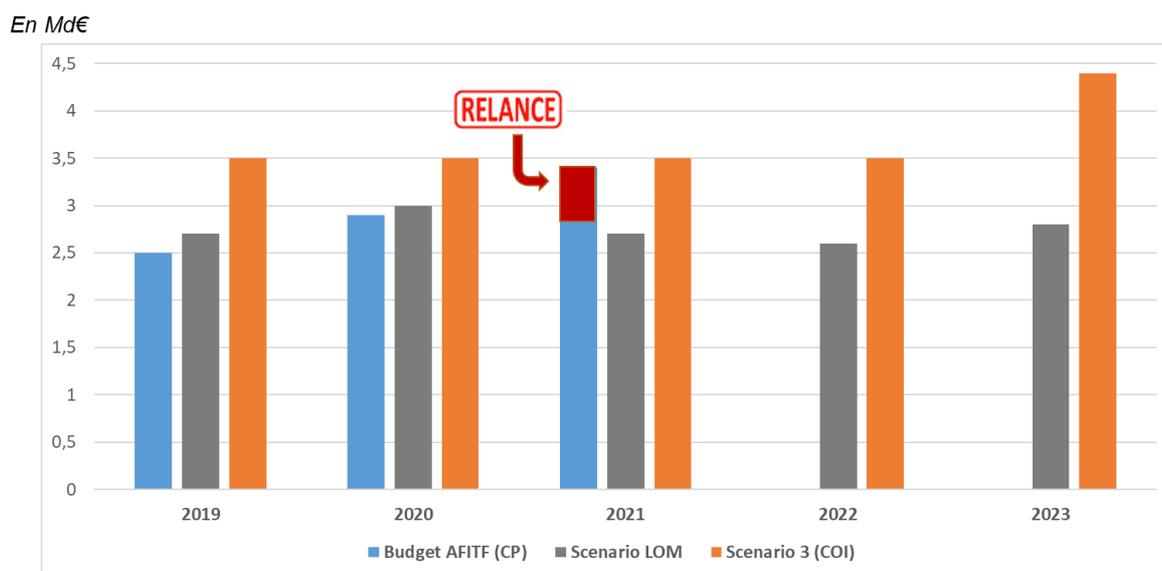
Un effort budgétaire significatif, porté par la mission « Relance »

4 353 M€ d'autorisations d'engagement et 3 387 M€ de crédits de paiement figurent au budget 2021 de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, soit plus d'un doublement par rapport au budget initial de 2020 pour les engagements et une hausse +13,5% pour les crédits de paiement.

Avec ce montant de crédits de paiement, le budget de l'AFITF n'est donc plus tellement éloigné du niveau défini par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans son scénario le plus ambitieux pour 2021 (le scénario 3 du COI préconisait en effet 3,5Md€). Par ailleurs, ce niveau de crédits de paiement permettrait de rattraper le retard pris depuis 2019 par rapport à la trajectoire fixée par la Loi d'orientation des mobilités (LOM). L'essentiel de ce rattrapage est permis par la dotation de crédits issus de la mission relance votée en Loi de finances pour 2021.

A noter enfin que le budget réalisé en 2020 par l'AFITF est au final assez proche de la trajectoire prévue malgré le contexte sanitaire : il devrait s'établir à 2,824 Md€ (contre 3 M€ annoncé dans la LOM).

Graphique 1 : Comparaison de la trajectoire LOM et du budget AFITF entre 2019 et 2021



Sources : [Loi LOM](#) - [budget AFITF](#) - [rapport du COI](#)

Des crédits et autorisations à la hausse pour tous les modes

Pour 2021, les crédits de paiement de l'AFITF progressent pour tous les modes, principalement sous l'effet de la dotation additionnelle de la mission relance (voir encart ci-après).

Du côté des infrastructures routières, à côté des 56 M€ supplémentaires affectés à l'entretien et au développement du réseau national et des Contrats de Plan Etat-Régions (CPER), il faut noter la progression de la ligne mobilité actives (+52 M€) qui marque le démarrage du plan vélo et la participation de l'AFITF au développement de pistes cyclables dans les collectivités.

Concernant le fluvial, une part importante de la hausse trouve son origine dans les crédits de paiement octroyés pour la préparation du projet Canal Seine Nord Europe.

Enfin, pour les transport collectifs en agglomération, l'accélération des crédits porte en particulier sur des opérations inscrites au CPER, notamment en Ile-de-France.

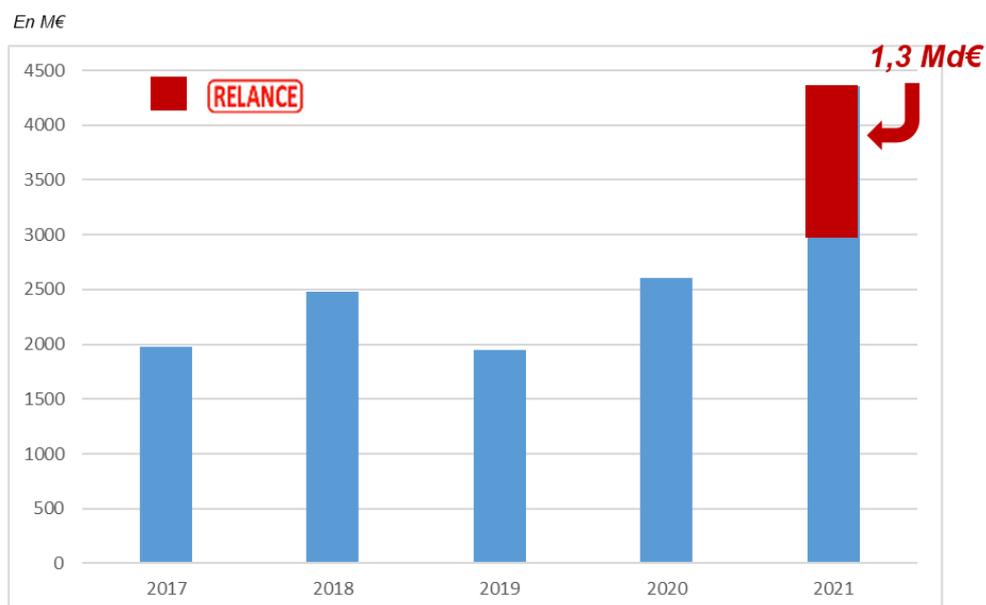
Tableau 1 : Evolution des crédits de paiement par mode

En M€	Budget exécuté 2020	Budget prévisionnel 2021	Evolution
Routes	1080	1136	+5%
Ferroviaire	1275	1367	+7%
Transports collectifs	271	424	+56%
Fluvial et maritime	178	367	+106%
Mobilités actives	4	56	x 14

Source : AFITF/ [budget exécuté au 31/12 pour 2020](#), [BR1 pour 2021](#)

Les autorisations d'engagement progressent fortement après plusieurs années de modération afin de permettre à l'AFITF de faire face aux « restes à payer » des années antérieures. Près d'1,3 Md€ de nouveaux engagements sont également prévus au budget AFITF dans le cadre du plan de relance. Ils viennent s'ajouter aux 430M€ qui étaient inscrits au budget rectificatif de l'Agence en milieu d'année 2020, représentant ainsi sur ces deux exercices près de 1,7 Md€ d'engagements additionnels en lien avec le plan de relance.

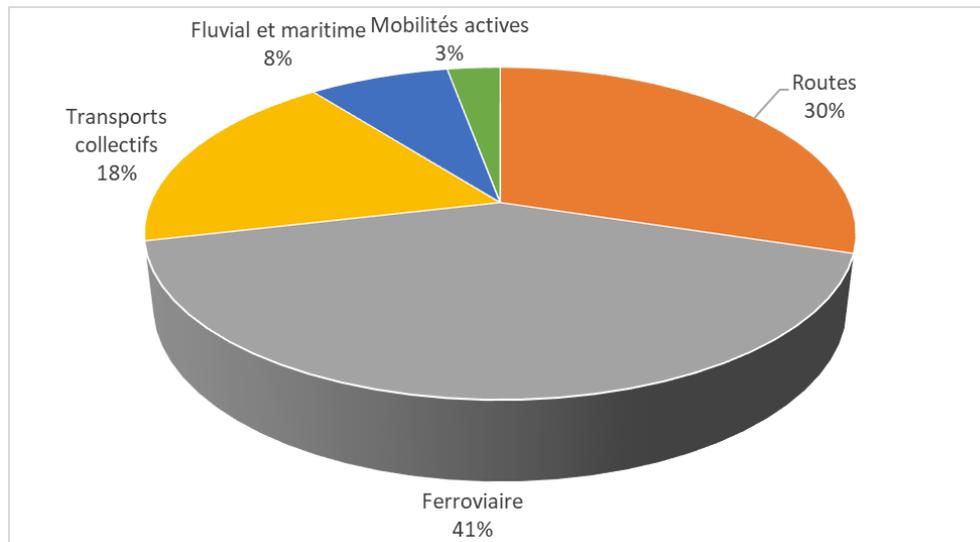
Graphique 2 : Evolution des autorisations d'engagement par mode



Parmi les autorisations d'engagements pour 2021 (4,3 Md€ au total), une majorité concerne les modes ferroviaires et les transports collectifs. 655 M€ d'engagements sont pris en faveur de la ligne ferroviaire Lyon-Turin et 450 M€ concrétisent l'annonce du lancement du 4^{ème} appels à projets TCSP attendu de longue date. Dans le domaine routier, les engagements se répartissent principalement entre l'entretien

du réseau national, le financement des CPER. Enfin, 120 M€ sont fléchés vers les continuités cyclables au titre du plan vélo annoncé depuis la LOM.

Graphique 3 : Répartition des autorisations d'engagement pour 2021



Source : [BR1 AFITF pour 2021](#)

FOCUS : LES CREDITS DU PLAN DE RELANCE AFFECTES A L'AFITF POUR 2021

Pour 2021, une dotation de 549 M€ provenant de la mission « Plan de relance » de la Loi de finances vient abonder les recettes de l'AFITF. Elle permettra notamment de financer les investissements du plan de relance liés aux domaines suivants :

✓ **Budget AFITF : les opérations du plan de relance pour 2021**

En M€	Autorisations d'engagement pour 2021	Crédits de paiement pour 2021
Routes	169	89
Ferroviaire	482	255
Fluvial	80	80
Maritime	78	33
Transports collectifs	450	87
Divers	32	4
TOTAL	1291	549

Source : [BR1 AFITF pour 2021](#)

Des points d'attention pour 2021 et après

La mission relance vient apporter des crédits supplémentaires au budget de l'AFITF. Si cet effort est significatif, certaines lignes budgétaires méritent néanmoins une attention particulière pour les prochaines années.

- Ferroviaire : une substitution des investissements prévus au CPER par les crédits du plan de relance

En 2021, le budget de l'AFITF ne comporte plus de ligne dédiée au CPER ferroviaire. Celle-ci s'élevait en 2020 à près de 230 M€ de crédits. Pour 2021, les crédits de la mission relance pour le ferroviaire

s'élèvent à 255 M€. Dans ce domaine, les montants annoncés par le plan de relance ne seraient donc que très partiellement additionnels par rapport à ce qui était prévu et consisterait donc plus en un « réhabillage » des opérations inscrites au CPER.

- Transports en commun : le 4^{ème} appel à projet TCSP porté par des crédits du plan de relance

L'annonce du lancement du 4^{ème} appel à projet TCSP est intervenu en décembre 2020. Cet appel à projets, annoncé depuis plusieurs années figurait notamment dans la trajectoire de la LOM. Le budget 2021 de l'AFITF confirme que l'Etat apportera 450 M€, via la mission relance, en cofinancement à des opérations qui se traduiront en crédits de paiement jusqu'en 2024-2025.

- Mobilités actives : un effort important pour les continuités cyclables

120 M€ figurent en autorisations d'engagement au budget 2021 (contre 47 M€ en 2020). Encore embryonnaires en 2020, les crédits de paiement en matière de continuité cyclables atteignent 56 M€ en 2021. Comme pour les TCSP, ces engagements nouveaux devraient se traduire par de multiples opérations en cofinancement avec les collectivités au cours des prochaines années.

- Lyon-Turin : une forte progression des autorisations d'engagement mais qui supposera de revoir la trajectoire financière de l'AFITF

La ligne budgétaire consacrée aux engagements pour les « traversées alpines » explose puisqu'elle passe de 36 M€ en 2020 à 655 M€ en 2021. Si les crédits de paiement annoncés demeurent encore faibles (50 M€), ils devraient très fortement progresser par la suite. Cette situation amène à s'interroger sur l'évolution de la trajectoire financière de l'AFITF car le projet du Lyon-Turin ne figurait pas dans la trajectoire de la LOM.

- Des incertitudes pèsent sur certaines recettes de l'AFITF

Si les recettes des amendes radars devraient peu à peu augmenter (278 M€ prévus en 2021 contre 167 M€ en 2020), elles restent bien inférieures leur niveau antérieur (450 M€ en 2018 avant la crise des Gilets jaunes). Quant au rendement de la taxe sur les billets d'avions affectée à l'AFITF depuis l'an passé, il demeure très incertain dans le contexte sanitaire du début d'année. Cette contribution doit représenter 230 M€ de recettes en 2021 (le rendement de cette taxe a été nul en 2020 et compensé par une dotation budgétaire...).

Dans un contexte urgent de relance économique et de besoins en infrastructures, l'AFITF affiche un budget 2021 en accélération sensible par rapport aux exercices précédents. Ces crédits supplémentaires doivent à la fois permettre d'initier les projets annoncés dans le cadre du plan de relance (mobilités actives, transport urbains et ferroviaires) mais aussi permettre à l'Agence de concrétiser des projets des Contrats de plan Etat-Région qui ont subi d'importants retards depuis le démarrage de cette contractualisation. Au-delà de 2021, les nouveaux engagements pris par l'AFITF mettent en évidence des besoins de financements accrus qui nécessiteront également de placer l'Agence sur une nouvelle trajectoire financière plus ambitieuse.

Jean Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fntp.fr
01.44.13.32.23

Budgétisation environnementale : quel classement pour les dépenses en infrastructures ?

La budgétisation environnementale (ou Green budgeting) consiste à évaluer la compatibilité des dépenses avec les engagements et objectifs fixés en matière environnementale et plus particulièrement de lutte contre le changement climatique. Différentes méthodes d'évaluation ont déjà été mises en application. Cet article propose une revue de ces méthodes avec un focus sur la façon dont sont traitées les dépenses en infrastructures de l'Etat et des collectivités.

Pourquoi une démarche de « Green Budgeting » ?

En décembre 2017, lors du One Planet Summit, la France a adhéré à une initiative internationale pour les budgets verts ([Paris collaborative on Green Budgeting](#)), lancée par l'OCDE. Le but du « Green budgeting » (ou budgétisation environnementale) est d'évaluer la compatibilité des budgets des Etats avec les objectifs environnementaux, en particulier climatiques. La première étape consiste à recenser, au sein du budget, les dépenses et les recettes ayant un impact environnemental « significatif », positif ou négatif, dans le but, ensuite, d'en évaluer les effets. Dans cet objectif, il s'agit au préalable de définir des critères permettant de délimiter les dépenses et les recettes devant être retenues.

Compte tenu de l'urgence climatique actuelle et des ressources budgétaires restreintes, l'évaluation environnementale constitue un outil d'aide à la décision publique. Cette pratique doit permettre d'orienter les dépenses vers des actions plus vertueuses pour l'environnement. Fin 2019, l'inspection IGF-CGEDD a présenté un [premier rapport](#) proposant une méthodologie pour une budgétisation environnementale. Cette démarche a été initiée dans un double objectif : répondre à l'initiative de l'OCDE et permettre la refonte, souhaitée par le Parlement, des documents budgétaires relatifs à l'environnement annexés au projet de loi de finances.

Mise en application de la démarche : focus sur les infrastructures

La France a dévoilé en octobre 2020 son premier « [budget vert](#) », devenant ainsi le premier pays à avoir réalisé une évaluation environnementale de l'ensemble de son budget. Parallèlement, cette pratique se repand et commence à être mise en œuvre par divers acteurs. Le Haut Conseil pour le Climat (HCC) et l'Institut de l'économie pour le climat (I4CE), toujours dans un objectif d'évaluation qualitative de l'impact environnemental de la dépense publique, ont eux aussi proposé des démarches similaires.

Ces méthodes sont illustrées ci-dessous à l'aide des exemples concrets, avec un focus particulier sur la façon dont sont analysées les dépenses en infrastructures.

PLF 2021 : le premier budget vert de la France

Dans son rapport de 2019, l'inspection IGF-CGEDD propose d'évaluer les dépenses publiques sur six axes afin de tenir compte de l'aspect multidimensionnel de l'environnement (changement climatique, adaptation, biodiversité, etc.). Cette classification s'inspire de la taxonomie des activités au niveau européen. Au global, six axes ont été identifiés :

- Lutte contre le changement climatique – atténuation ;
- Adaptation au changement climatique et prévention des risques naturels ;
- Gestion de la ressource en eau ;
- Economie circulaire, déchets, prévention des risques technologiques ;
- Lutte contre les pollutions ;
- Biodiversité et protection des espaces naturels, agricoles et sylvicoles.

Chaque dépense est ensuite classée comme « favorable », « neutre » ou « défavorable » en fonction de plusieurs critères (détaillés ci-après). La cotation d'une dépense en tant que défavorable ne conduit pas systématiquement à sa suppression. Le but de l'évaluation consiste à prioriser les dépenses et à réduire l'impact de celles qui sont défavorables, si elles doivent être maintenues. Enfin, une dépense peut être considérée comme « mixte », classée à la fois comme « favorable » sur un axe et « défavorable » sur un autre. C'est le cas notamment des grands projets d'infrastructures de transport susceptibles de générer un impact négatif environnemental à court terme, mais permettant d'atteindre des objectifs climatiques à moyen et long terme.

Figure 1 : Classification retenue pour les dépenses budgétaires et fiscales – Budget vert



Source : d'après le rapport sur l'impact environnemental du budget de l'Etat – septembre 2020

Dans le cadre de la première évaluation du budget de l'Etat, réalisée en octobre 2020, le périmètre retenu a été celui de l'objectif de dépenses totales de l'Etat (ODETE), soit 488,8 Md€ en PLF 2021. Cette somme comprend également les investissements prévus par le plan « France Relance ». En tenant compte de dépenses fiscales, la somme analysée s'élève à 574,2 Md€. Au global, 52,8 Md€ de dépenses sont considérées comme ayant un impact sur l'environnement, tandis que 446,6 Md€ (soit 91% de dépenses) sont considérées comme neutres. Parmi les dépenses ayant un impact sur l'environnement : 38,1 Md€ sont considérés comme « verts » ou favorables, 4,7 Md€ sont « mixtes » et 10 Md€ sont « défavorables ».

Les dépenses relatives aux infrastructures, figurent pour la plupart dans la mission « écologie, développement et mobilité durables ». Si une majorité est classée comme « favorable », certaines dépenses sont considérées comme « mixtes » et concernent plus particulièrement les dépenses en faveur des nouvelles infrastructures (ferroviaires et fluviales). Les dépenses destinées au transport aérien et à la construction des routes sont en revanche classées comme « défavorables ». Au global, la mission « écologie, développement et mobilité durables » compte près de 17 Md€ de dépenses favorables, près de 4 Md€ de dépenses mixtes et environ 440 M€ de dépenses défavorables.

Tableau 1 : Classement des dépenses relatives aux infrastructures – mission « écologie, développement et mobilité durables »

Crédits budgétaires / Taxes affectées	Montant PLF 2021	Classement
Soutien aux énergies renouvelables électriques	5 684,5 M€	Favorable
Transports combinés	2 021,1 M€	Favorable
AFITF Ferroviaire entretien et matériel roulant	444,4 M€	Favorable
Transports collectifs	314,6 M€	Favorable
Voies navigables	248,3 M€	Favorable
AFITF TCSP	218,8 M€	Favorable
Ports	99,9 M€	Favorable
AFITF fluvial entretien	76,3 M€	Favorable
AFITF maritime	37,3 M€	Favorable
Ferroviaire	2 466,0 M€	Mixte
AFITF ferroviaire nouveaux	452,2 M€	Mixte
AFITF fluvial nouveau	95,0 M€	Mixte
AFITF construction routes	399,7 M€	Défavorable
Transport aérien	41,4 M€	Défavorable

Source : d'après données issues du rapport sur l'impact environnemental du budget de l'Etat – septembre 2020

Le plan « France Relance » a également fait l'objet d'une cotation selon cette méthodologie. Il ressort de l'exercice que 32 Md€, parmi les 100 Md€ prévus par le plan, concernent des dépenses au moins une fois favorables à un objectif environnemental (c'est-à-dire « favorables » ou « mixtes »). S'agissant des dépenses destinées aux infrastructures, aucune n'a été classée comme « défavorable » en matière d'émissions (axe atténuation uniquement). La sécurisation des réseaux d'eau a par exemple été classée comme neutre sur la dimension « atténuation », mais favorable sur les autres dimensions. La modernisation du réseau routier a quant à elle été classée comme « neutre » sur l'ensemble de six axes.

Tableau 2 : Classement des mesures « France Relance » relatives aux infrastructures (axe « atténuation »)

Mesures France Relance	Montant	Classement - atténuation
Soutien au secteur ferroviaire	4 700 M€	Favorable
Mobilités du quotidien	1 200 M€	Favorable
Densification et renouvellement urbain	650 M€	Favorable
Accélération des travaux d'infrastructures de transport	525 M€	Favorable
Modernisation réseau routier national et renforcement ponts	350 M€	Neutre
Sécurisation infrastructures d'eau	300 M€	Neutre
Biodiversité, prévention des risques et résilience	300 M€	Neutre
Verdissement des ports	200 M€	Neutre
Résilience des réseaux électriques	50 M€	Neutre

Source : d'après données issues du rapport sur l'impact environnemental du budget de l'Etat – septembre 2020

Contribution du plan « France Relance » à la transition bas-carbone – HCC

Le [Haut Conseil pour le Climat \(HCC\)](#) a également réalisé sa propre cotation des mesures du plan de relance. Contrairement à la méthodologie du budget vert, qui recouvre plusieurs axes thématiques en lien avec l'environnement, la méthode du HCC se focalise essentiellement sur l'atténuation et l'adaptation. La trajectoire bas carbone définie par la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) a été utilisée comme référentiel pour évaluer l'impact en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Par ailleurs, la notion de dépense « neutre » a été écartée dans cette analyse, car selon le HCC « la majorité de ces mesures contribuent à poursuivre la production et la consommation sans conditionnalité, ce qui ne permet pas d'infléchir les émissions... ». La classification proposée pour évaluer l'impact sur l'axe « atténuation » est la suivante :

- Les mesures sont classées comme **favorables**, lorsqu'elles incitent à réduire les émissions et inscrivent la France dans une trajectoire bas carbone ;
- Les mesures de **continuité** sont celles qui poursuivent la trajectoire existante des émissions ;
- Les mesures **défavorables** sont celles qui conduisent à augmenter les émissions par rapport à la trajectoire existante ;
- Les mesures sont considérées comme **ambigües** si elles ont un effet (négatif ou positif) controversé ou mitigé sur la trajectoire des émissions.

Graphique 2 : Cotation des mesures du plan de relance au regard de la SNBC - HCC



Source : « France Relance » : Quelle contribution à la transition bas-carbone - Haut Conseil pour le Climat

D'après la cotation réalisée par le HCC, le plan « France Relance » affiche 28 Md€ de mesures favorables à la baisse des émissions GES et inscrivant la France sur une trajectoire bas carbone, contre 30,6 Md€¹ selon la méthodologie du budget vert. Plus de 70,4 Md€ concernent des dépenses de continuité. Aucune mesure n'a été qualifiée comme « défavorable ». En matière d'infrastructure, la seule différence entre la cotation proposée par le HCC et la méthode du budget vert concerne la classification de la mesure « verdissement des ports ». Celle-ci est classée comme neutre par le gouvernement, tandis que le HCC la considère comme « favorable », car elle contribue à accélérer la transition écologique du transport maritime.

Une analyse, moins détaillée, a également été réalisée sur l'axe « adaptation » au regard des actions du Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC). Au global le HCC évalue le montant des dépenses, du plan de relance, favorables à l'adaptation à 14,3 Md€. Les mesures d'adaptation, en lien avec les infrastructures, concernent : la préservation de la biodiversité et la lutte contre l'artificialisation, la modernisation des réseaux d'eau et des stations d'épuration, l'accélération de travaux d'infrastructures de transports et l'amélioration de la résilience des réseaux électriques.

Une application de l'évaluation climat aux budgets des collectivités

L'Institut de l'économie pour le climat (I4CE), en collaboration avec cinq villes et métropoles françaises, France Urbaine et l'Association des Maires de France a construit [une méthodologie](#) d'évaluation destinée aux collectivités locales. Celle-ci permet d'évaluer à la fois les enjeux d'atténuation du changement climatique (réduction des émissions GES), ainsi que les enjeux d'adaptation ou d'ajustement face à ses conséquences (cette deuxième est une méthodologie exploratoire au stade de document de travail).

L'analyse d'atténuation du changement climatique vise à qualifier les dépenses d'une collectivité en

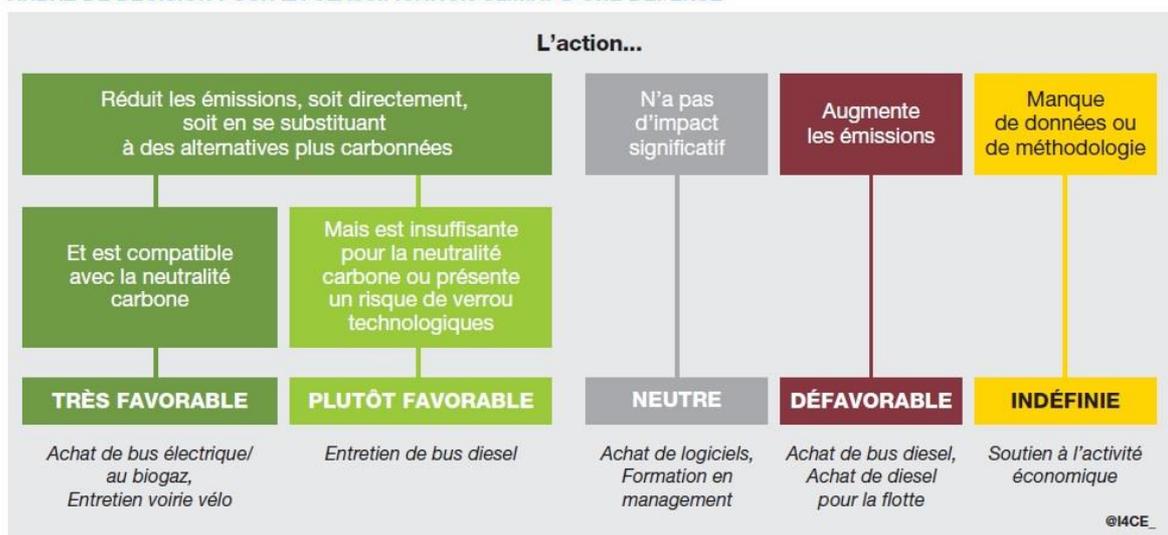
¹ Ce montant tient compte uniquement des mesures ayant un impact sur l'axe « lutte contre le changement climatique » de la méthode utilisée dans le budget vert, les quatre autres axes ne sont pas inclus.

fonction de leur compatibilité avec une trajectoire de neutralité carbone à horizon 2050. La méthodologie proposée s'appuie notamment sur la SNBC, mais aussi sur la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie et d'autres documents publics (rapports de France Stratégie, HCC, think-tanks et cabinets de conseil). Les dépenses sont classées en cinq catégories selon leur impact en matière de réduction des émissions. La méthodologie proposée par l'I4CE est spécifiquement construite pour évaluer les dépenses budgétaires à l'échelle territoriale.

- Les dépenses dites « **très favorables** » sont celles qui permettent de réduire de manière significative les émissions GES par rapport aux alternatives existantes ;
- Les dépenses conduisant à réduire les émissions à court terme, mais qui ne permettent pas à un territoire de s'engager sur une trajectoire de neutralité carbone sont qualifiées comme étant « **plutôt favorables** » ;
- Les dépenses qui se traduisent par une augmentation des émissions sont classées comme « **défavorables** », car elles sont incompatibles avec la trajectoire de neutralité carbone ;
- Les dépenses dites « **neutres** » sont celles sans impact significatif ;
- Les dépenses dites « **indéfinies** » peuvent avoir un impact favorable ou défavorable, mais le manque d'information ne permet pas de les classer de manière précise.

Figure 2 : Approche retenue pour la classification climat de la dépense publique – I4CE

ARBRE DE DÉCISION POUR LA CLASSIFICATION CLIMAT D'UNE DÉPENSE



Source : Evaluation climat des budgets des collectivités territoriales – I4CE

Le tableau ci-après synthétise les principales actions, évoquées dans le [guide « atténuation »](#) de l'I4CE, en lien avec des travaux d'infrastructure. Contrairement aux approches précédentes, cette méthodologie propose une classification des dépenses plus détaillée conformément aux libellés comptables et budgétaires de la nomenclature M57, référentiel comptable pour les collectivités locales.

Tableau 3 : Classement des dépenses en infrastructure, selon la méthode de l'I4CE

DOMAINE	TYPE DE DEPENSE	IMPACT CLIMAT
Transports	Infrastructures, investissements ou entretien des infrastructures de transports en commun (hors voirie) et de ferroviaire électrique	Très favorable
	Infrastructures, investissements ou entretien du réseau fluvial	Plutôt favorable
	Infrastructures, investissements ou entretien liés à l'aviation	Défavorable
Voirie	Investissements pour les mobilités douces et transports en commun	Très favorable
	Entretien des pistes cyclables, des voies de transports en commun et des trottoirs	Très favorable
	Dépenses destinées à aménager la route pour des espaces réservés aux mobilités douces	Très favorable
	Création de places de parkings relais, de places avec recharge électrique/hydrogène, aménagement vélos	Très favorable
	Création et gestion de pôles d'intermodalité	Très favorable
	Création de places de stationnement en autopartage/covoiturage	Plutôt favorable
	Entretien des parts de voirie réservées aux voitures	Neutre
	Part actuelle de la voirie réservée aux voitures	Neutre
	Exploitation de la voirie ⁽²⁾	Neutre
	Gestion et entretien de parkings	Neutre
	Création des parkings classiques	Défavorable
	Dépenses d'investissement pour de nouvelles routes automobiles ⁽³⁾	Défavorable
	Déchets	Valorisation énergétique des déchets
Energie	Dépenses d'investissement ou de fonctionnement liées à la production d'électricité renouvelable	Très favorable
	Dépenses d'investissement ou de fonctionnement liées à la production de gaz renouvelable	Très favorable ⁽⁴⁾
	Dépenses de construction, extension et entretien des réseaux de chaleur et de froid – dont le fonctionnement du réseau de chaleur dépend des énergies renouvelables	Très favorable
	Dépenses de construction, extension et entretien des réseaux de chaleur et de froid – dont le fonctionnement du réseau de chaleur dépend des énergies de récupération de chaleur fatale	Plutôt favorable
	Dépenses d'extension et d'entretien des réseaux de transport et distribution d'électricité et de gaz ⁽⁵⁾	Neutre
	Dépenses de construction, extension et entretien des réseaux de chaleur et de froid – dont le fonctionnement du réseau de chaleur dépend des énergies fossiles	Défavorable
Entretien et maintenance	Dépenses d'entretien ou maintenance des infrastructures (hors voirie) permettant une décarbonation du mix ou des économies d'énergie	Plutôt favorable
Espaces verts	Investissements et entretien liés aux espaces arborés	Très favorable
	Investissement et entretien des espaces verts (parcs, jardins, ornement, ...)	Neutre

Source : d'après le rapport « Evaluation climat des budgets des collectivités territoriales » – I4CE

² Ces dépenses sont classées comme neutre, sauf celles qui permettent de décarboner la mobilité : balisage, mobilier urbain comme des arceaux vélo, signalétique pour piétons).

³ Dans le cas d'une construction de voirie mixte, les dépenses seront réparties au prorata de la surface dédiée aux différents modes de transport

⁴ Si les entrants sont des biodéchets et boues d'épuration ou sont listés dans la partie A de l'annexe IX de la directive européenne 2018/2001

⁵ S'il est démontré que ces dépenses sont directement liées au raccordement d'installations de production d'électricité renouvelable ou à l'injection de gaz renouvelable, elles sont classées comme « favorables ».

En conclusion

L'évaluation environnementale de la dépense publique, au regard du climat, commence à se diffuser tant au niveau national qu'à celui de certaines grandes collectivités. Même si ce type d'analyse demeure qualitative et ne se substitue pas à une quantification de l'empreinte carbone, elle constitue un outil qui doit éclairer la décision publique sur les dépenses à prioriser pour respecter les objectifs climatiques et se rapprocher de la trajectoire bas carbone. Les méthodes utilisées sont assez similaires, car leur approche consiste à évaluer la compatibilité de la dépense publique au regard des objectifs climatiques. Même si certaines de ces méthodes évaluent les dépenses sur plusieurs critères environnementaux, elles s'accordent toutes sur un référentiel commun pour évaluer l'impact en matière de réduction des émissions : la trajectoire bas carbone, définie par la SNBC. Les conclusions en matière d'infrastructures sont assez proches. Les infrastructures (ferroviaires, fluviales, de transport urbain) sont globalement considérées comme favorables, car elles contribuent à réduire les émissions de CO₂ de manière indirecte. Les dépenses en faveur de la préservation de la biodiversité et la sécurisation et modernisation des réseaux d'eau sont considérées comme neutre sur le plan de réduction des émissions, mais favorables à l'adaptation. En revanche, un point d'alerte concerne les dépenses liées à la route, qui sont qualifiées comme neutres ou défavorables, même lorsqu'il s'agit d'entretenir et de moderniser ces réseaux essentiels au développement des territoires et à la vie quotidienne de leurs habitants.

Valentina Langlois-Salazar
langloissalazarv@fntp.fr
01.44.13.32.22

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

Jean-Philippe DUPEYRON Directeur adjoint Affaires Economiques

Mathilde MENANTEAU Conjoncture et prévisions

**Nicolas GAUBERT Directeur adjoint des affaires euro-
péennes**

**Valentina LANGLOIS-
SALAZAR Aménagement du Territoire**

Sylvain SIMEON Collectivités locales
