



BREVES ECONOMIQUES

CONJONCTURE

■ Une reprise à confirmer

L'économie française s'est redressée en 2010 sans toutefois revenir à son niveau d'avant-crise. La croissance a enregistré une hausse de 1,5% en moyenne annuelle sur l'ensemble de l'année écoulée, après une chute de 2,5% en 2009. Ce lent redressement devrait se poursuivre en 2011.

Les facteurs qui ont permis à l'économie française de sortir de la récession (variations de stocks, commerce extérieur) faiblissent et laissent place à une croissance plus solide, tirée par la demande intérieure.

■ Les Travaux Publics commentés par les chefs d'entreprises au 4^{ème} trimestre 2010

Après une année 2010 difficile, les inquiétudes sont présentes dans les commentaires des entrepreneurs : niveau d'activité faible, concurrence agressive, attentisme des collectivités locales, prix bas, problèmes de trésorerie.

Toutefois, la commande privée semble redémarrer. Les entrepreneurs soulignent également le manque de visibilité sur l'activité qui pénalise les investissements et l'emploi.

■ Matériaux de construction : hausse des prix des matières premières et matériaux

L'année 2010 a été marquée par une hausse des prix des matières premières, en particulier de l'énergie. Cette hausse se retrouve dans les prix de production des matériaux industriels comme

le bitume et les ronds à béton. Les entreprises de Travaux Publics, déjà fragilisées par une insuffisance de trésorerie, sont pénalisées par cette hausse.

■ Enquête financière 2009 : chute de la rentabilité

L'enquête de la Banque de France apporte un éclairage financier sur le secteur des Travaux Publics. Cette enquête, réalisée à échantillon constant d'une année sur l'autre, porte sur les informations financières de plus de 1 750

entreprises issues du croisement du fichier de la FNTF et de celui de la Centrale des Bilans. En 2009, le taux de rentabilité est en forte diminution, conséquence de la crise économique et des tensions sur les prix qui en ont découlé.

■ Hausse des droits de mutation et impact sur les recettes des départements

La reprise du marché de l'immobilier a entraîné une hausse des droits de mutation en 2010, après une forte chute en 2009. Le produit des droits de mutation constitue une recette importante pour les départements : 9% des

recettes de fonctionnement en 2010. Cette ressource devrait poursuivre sa progression en 2011 mais avec des écarts toujours marqués d'un département à l'autre.

MAITRES D'OUVRAGE

■ Contrats de partenariat : quel développement dans les Travaux Publics ?

La Mission d'Appui aux Partenariats Public-Privé (MAPPP) publie régulièrement sur son site internet la liste des projets de contrats de partenariat qui lui sont soumis pour avis. Bien qu'existant depuis 2004, ce nouveau mode de passation des marchés en partenariat public-privé n'est encore que peu répandu puisque

seulement 51 opérations ont été attribuées à ce jour dans le domaine des Travaux Publics. A partir du recensement de la MAPPP, cet article propose un état des lieux et une typologie de ces contrats dans le domaine des infrastructures.

TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES

■ Info chantiers : 4^{ème} trimestres 2010

■ SNIT : quelle direction prendre ?

De juillet 2010 à janvier 2011, l'évaluation financière des projets du SNIT est passée de 166 à 260,5 Md€ en prenant davantage en compte les projets routiers et les travaux de modernisation des infrastructures. Alors que les objectifs de ce schéma ne seront pas atteints à plus de 70 ou

80%, il est impératif de fixer des priorités parmi les projets retenus et de programmer leur réalisation. Si cela n'était pas le cas, les clivages entre territoires bien desservis et ceux enclavés iraient en se renforçant.

■ SNIT : décryptage des prévisions de trafics

Le rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport publié récemment est très riche d'enseignements. Il est désormais possible de mettre en vis-à-vis les prévisions de trafics (voyageurs et fret) avec l'enveloppe financière du SNIT. Le report de fret vers le fer relève

avant tout du volontarisme. En 2030, le partage du trafic entre les différents modes sera peu différent de l'actuel. L'usage de la route étant alors essentiel, les moyens affectés à ce mode dans le cadre du SNIT sont très insuffisants.

■ Point d'avancement sur les projets de transport du Grand Paris

Les débats publics consacrés aux projets de transports en Ile-de-France, Grand-Huit et Arc express se sont achevés fin janvier. Un compromis a été trouvé entre l'Etat et la région Ile-de-France pour faire émerger un seul et unique projet : Grand Paris Express, qui devrait être achevé d'ici 2025. Cette boucle en rocade autour

de Paris accompagnera d'autres aménagements devenus urgents comme le prolongement de la ligne 14 du métro, celui de la ligne E du RER et la modernisation de lignes existantes. L'ensemble des investissements est évalué à 32,4 milliards d'euros.

ACTUALITE DOCUMENTAIRE

■ Sites web recommandés, ouvrages et annonces de colloques

ÉCONOMIQUES...BRÈVES ÉCONOMIQUES...BRÈVES

■ 2nd appel à projets de transports collectifs en site propre (TCSP)

Les projets retenus dans le second appel à projets de TCSP ont été annoncés le 9 février 2011 par le MEDDTL.

	1er appel	2ème appel
Nombre de projets	52	78 *
Nombre d'agglomérations	38	54
Km de lignes	400	622
dont tramway	215	152
dont BHNS	150	456
Montant des travaux	6,1 Md€	7,5 Md€
Montant subventions	810 M€	673 M€ **
Part subventions	13,3%	9,0%

* dont 17 en attente

** dont 162 M€ en attente

Les projets retenus sont plus nombreux. Ils sont répartis dans plus d'agglomérations et représentent un linéaire plus important. Si le linéaire de tramway était majoritaire lors du 1er appel à projets, le linéaire de BHNS est trois fois supérieur cette fois-ci. Le montant total des travaux représenté par ces projets est en hausse alors que celui de la subvention de l'Etat est en baisse, la part subventionnée passe donc de 13,3% à 9% en moyenne.

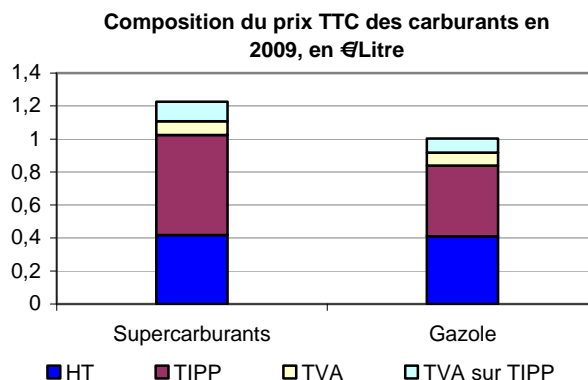
☞ *L'Etat s'est engagé à subventionner les projets de TCSP à hauteur de 2,5 milliards d'euros d'ici à 2020. Les deux premiers appels à projets totalisent 1,5 milliard d'euros de subventions. Un dernier appel à projets devra donc avoir lieu dans les prochaines années pour combler les 500 millions d'euros manquants.*

■ Hausse du prix du carburant : une importante manne fiscale

En moyenne, les prix à la pompe ont augmenté de 11,3% pour les supercarburants et de 14,4% pour le gazole de 2009 à 2010.

Si ces hausses semblent importantes, elles sont cependant atténuées par l'existence du régime de taxation des carburants. En effet, ces derniers sont soumis à une double fiscalité : d'une part, la TIPP et la TVA sur la TIPP dépendent uniquement des volumes distribués, et d'autre part la TVA fluctue selon le prix de vente HT.

La hausse des prix HT est ainsi plus élevée : de l'ordre de 27,6% pour les supercarburants, et de 29,4% pour le gazole. Si cette hausse se reproduit de 2010 à 2011, **elle générerait plus de 1,5 Md€ de recettes fiscales supplémentaires.**



☞ *En comparaison, le projet de loi de finances pour 2011 fait apparaître une réduction de 17,7% du budget attribué à l'entretien courant, l'exploitation et la viabilité hivernale des routes, passant de 186 M€ en 2010 à 153,1 M€ en 2011. Il s'agit d'une baisse plus forte comparée à l'année précédente, où elle était de 7,9%.*

Pour la même période, les sommes allouées à l'entretien préventif et la réparation de chaussées diminuent de 50%, passant de 149M€ à 74,5 M€ Cette restriction budgétaire est également plus importante que pour 2009-2010, où elle était de 32,9%.

■ Les PPP sont désormais comptabilisés comme des dettes

Un [arrêté du 16 décembre 2010](#) prévoit l'enregistrement, à partir du 1^{er} janvier 2011, des Contrats de Partenariat Public-Privé comme une dette. Ce changement intervient dans le cadre des mises à jour des plans comptables des collectivités locales et EPCI.

☞ *Les marges budgétaires d'une majorité des collectivités se réduisent tandis que le recours à l'emprunt d'une collectivité locale ou d'un EPCI doit uniquement financer des investissements.*

Il est encore trop tôt pour mesurer les effets de cette réforme sur le comportement des décideurs publics.

CONJONCTURE

Travaux Publics : une reprise à confirmer

Après un recul de l'activité des Travaux Publics de 1,4% en valeur en 2010, l'année 2011 est placée sous le signe de la reprise. Amélioration de la conjoncture économique, reprise des investissements, redémarrage des mises en chantiers de logements, cycle électoral favorable sont autant d'éléments qui permettent d'anticiper une augmentation des volumes d'activité. Cependant, ce diagnostic doit être nuancé selon les régions et des incertitudes persistent sur le niveau des prix.

■ Une sortie de crise progressive

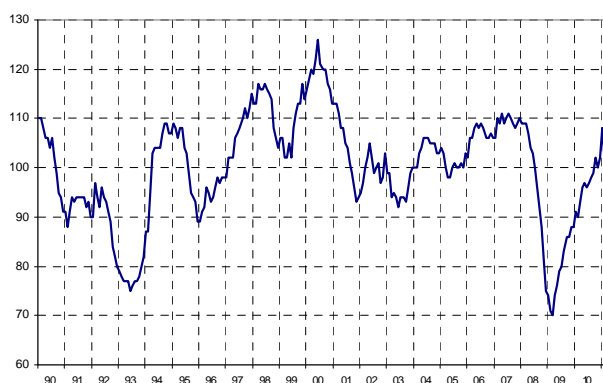
1. Amélioration de la conjoncture

L'économie française s'est redressée en 2010 sans toutefois revenir à son niveau d'avant-crise. La croissance a enregistré une hausse de 1,5% en moyenne annuelle sur l'ensemble de l'année écoulée, après une chute de 2,5% en 2009.

Ce lent redressement devrait se poursuivre en 2011. Les facteurs qui ont permis à l'économie française de sortir de la récession (variations de stocks, commerce extérieur) faiblissent et laissent place à une croissance plus solide, tirée par la demande intérieure.

La conjoncture industrielle s'améliore nettement. En février 2011, l'indicateur de climat des affaires, calculé par l'Insee, retrouve son niveau d'avril 2008.

✓ Indicateur du climat des affaires

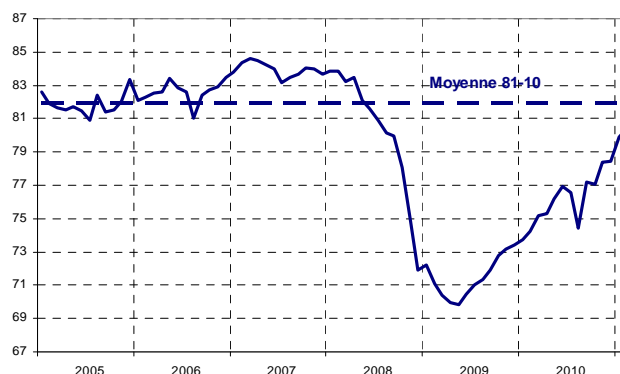


Source : INSEE

L'investissement productif, qui s'est redressé depuis le deuxième trimestre 2010, devrait s'amplifier en 2011. En février 2011, le taux d'utilisation des capaci-

tés de production a retrouvé son niveau de l'été 2008, ressortant à plus de 80%, mais reste inférieure à sa moyenne de longue période.

✓ Taux d'utilisation des capacités de production - industrie



Source : Banque de France

2. Reprise du logement neuf

L'année 2010 a été marquée par un retour à la croissance dans le segment du logement neuf. Les permis de construire ont progressé de +15% en un an, correspondant à plus de 450 000 logements autorisés. Il faut remonter à mars 2009 pour retrouver un cumul sur 12 mois aussi élevé. Les mises en chantier ont enregistré un rebond de 3,5% sur un an. A fin décembre 2010, le nombre de logements commencés s'établit à 346 000.

La hausse des ventes de logements neufs s'est poursuivie en 2010. Ce mouvement de reprise s'explique par les diverses mesures de soutien comme le dispositif Scellier (réduction d'impôt de 25%), et l'effet valeur refuge très marqué compte-tenu du manque de visibilité sur l'environnement économique et des incertitudes sur les marchés fi-

Conjoncture

nanciers. En 2011, ces facteurs de soutien seront moins favorables (notamment, une moindre réduction d'impôt avec le « Scellier ») mais la demande devrait restée soutenue grâce à la mise en place du PTZ+.

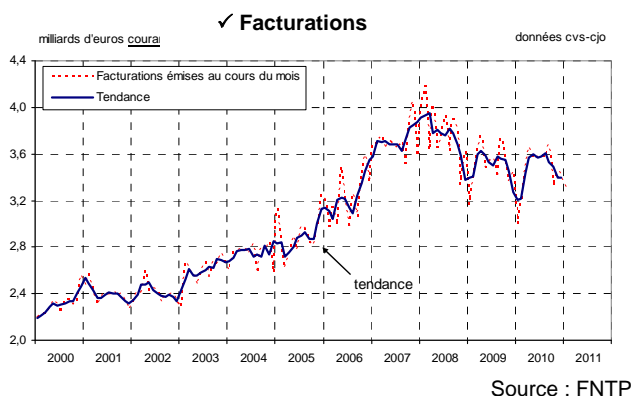
Le segment des bâtiments résidentiels est resté déprimé en 2010 avec un recul de 3,6 % des surfaces autorisées et de 19,6 % des mises en chantier en un an.

Travaux Publics : un début d'année encourageant

1. Léger recul de l'activité en 2010

Sur l'ensemble de l'année 2010, les facturations émises par les entreprises de Travaux Publics reculent de 1,4% en valeur par rapport à 2009.

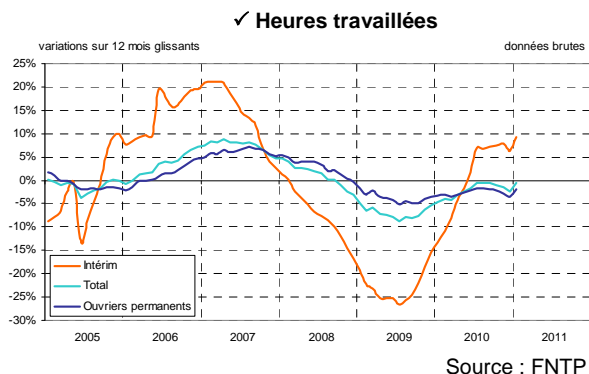
Le quatrième trimestre a été marqué par des conditions climatiques difficiles. Les intempéries ont ralenti l'activité en novembre et décembre. Les heures chômées au titre du « chômage intempéries » ont été deux fois plus élevées que la « normale » en novembre et cinq fois plus élevées en décembre.



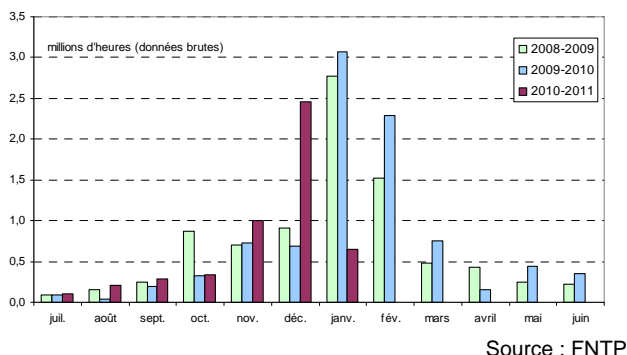
Au dernier trimestre 2010, la situation des mises en chantier a cependant cessé de se dégrader avec des secteurs orientés à la hausse : les commerces (+46%), les bâtiments hôteliers (+33%), les bâtiments publics (+13%) et les entrepôts (+3%).

janvier 2011. Mais de fortes disparités existent entre les territoires.

Parallèlement, les heures travaillées totales (permanents et intérimaires) sont en hausse de 19% à un an d'écart. En cumul sur les douze derniers mois, elles se replient de 0,5%. Cette baisse modérée s'explique par un rebond du travail intérimaire (+9,2% sur les douze derniers mois glissants), tandis que les heures réalisées par les ouvriers permanents reculent de près de 2% sur la même période, correspondant au non remplacement des départs.



✓ Heures chômées déclarées au titre du « chômage intempéries »

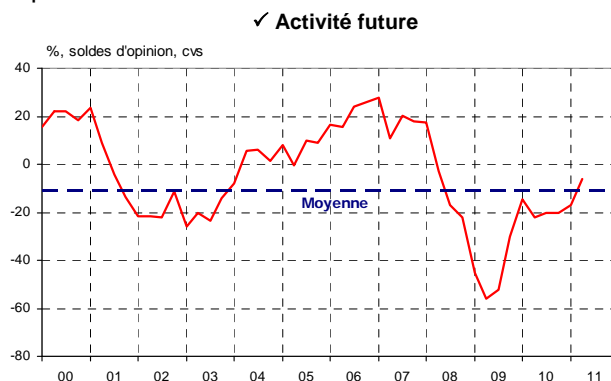


2. Amorçe de reprise en 2011

Les travaux réalisés en janvier sont en hausse de +10,3% en valeur par rapport au même mois de 2010, qui constituait un point bas de l'activité. Comparé à janvier 2009, l'activité progresse de 4,6% en

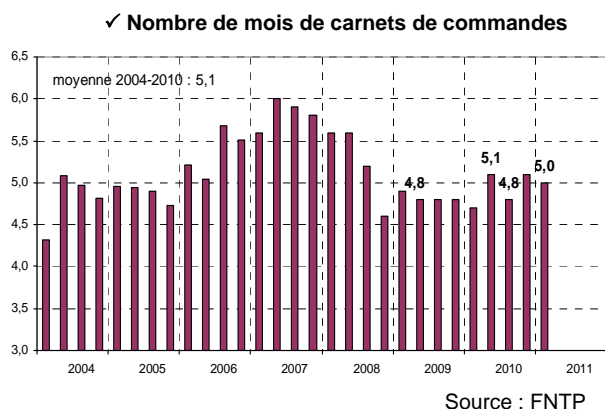
3. Des perspectives d'activité favorables

Les opinions des entrepreneurs sur leur activité future sont orientées à la hausse. Les soldes d'opinion en janvier 2011 se situent au-dessus de leur moyenne de longue période, pour la première fois depuis l'été 2008.



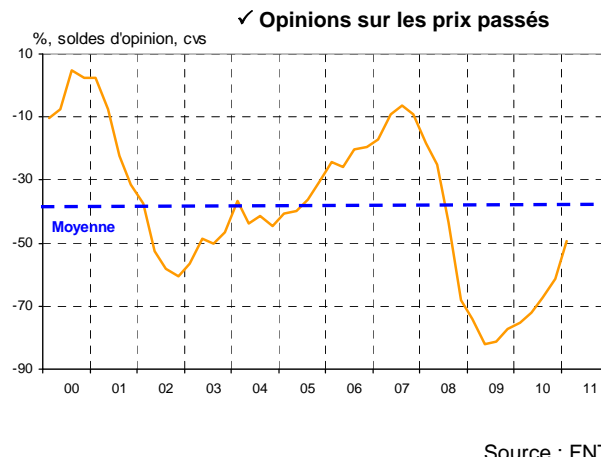
4. Carnets de commandes : mois d'activité

A fin janvier 2011, les carnets de commandes se sont légèrement contractés par rapport au trimestre précédent pour s'établir à 5 mois d'activité en moyenne nationale, contre 4,7 à un an d'intervalle. Ils atteignaient 6 mois d'activité au plus haut niveau de la conjoncture atteint en 2007.



5. Redressement des opinions sur les prix

Les opinions des entrepreneurs sur les prix se sont redressées en 2010 mais restent inférieures de 10 points à la moyenne de longue période. La hausse des prix des matières premières en 2010 a pu avoir un impact sur ce redressement.



■ Une commande publique soutenue par les communes et les intercommunalités

L'indicateur relatif au nombre de lots TP dans les appels d'offres enregistre un rebond sur les deux premiers mois de l'année : +25,5% par rapport à la même période en 2010 et +9,3% par rapport à la même période en 2009.

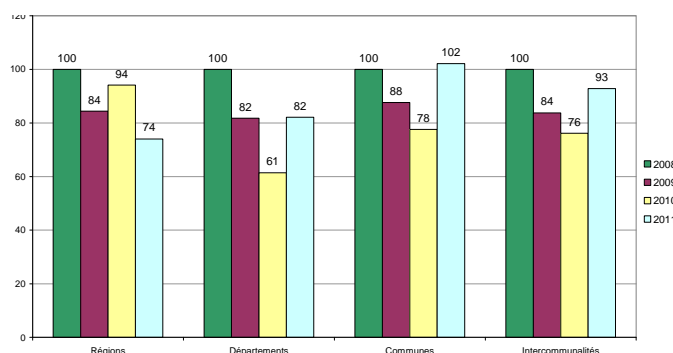
Ce rebond s'explique par le dynamisme des communes et de leurs groupements. Celles-ci représentent plus d'un tiers du chiffre d'affaires des Travaux Publics. De nombreux projets entrent en phase de réalisation. C'est le cas des projets de TCSP. Les dernières années des mandats municipaux sont favorables à l'investissement.

Les départements connaissent un sursaut en ce début d'année après la forte contraction de l'indicateur en 2010. Sur les deux premiers mois de l'année 2011, le nombre de lots est similaire à celui de 2009.

Cependant, certains départements ont vu leur situation financière se dégrader en 2010, ce qui devrait peser sur les investissements mais aussi sur les subventions d'équipement versées aux communes et intercommunalités. Une analyse sur les budgets primitifs 2011 de 22 départements montre un recul de l'investissement en Travaux Publics de 18,3% et une baisse des subventions de près de 10% en 2011. Ainsi les départements du Cantal, des Alpes Maritimes et de l'Aisne enregistrent les plus fortes baisses en matière d'investissements (supérieures à 30%).

Le nombre de lots TP dans les appels d'offres des régions est en fort recul. Celles-ci interviennent essentiellement dans le cofinancement de projets.

✓ Cumul des lots TP des appels d'offres sur les 2 premiers mois (base 100 en 2008)



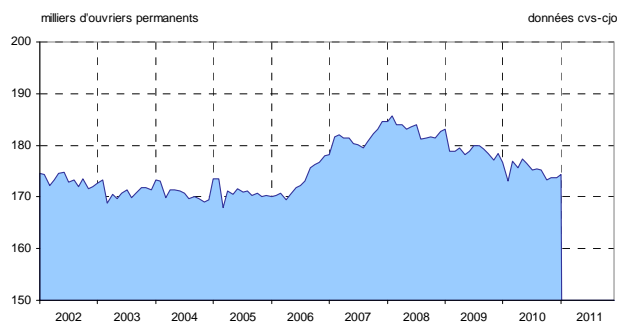
Source : Vecteur Plus

■ Baisse des effectifs permanents - rebond de l'intérim

1. Poursuite de la baisse des effectifs permanents

En janvier 2011, les effectifs ouvriers permanents se contractent de 2% en moyenne annuelle. Le nombre d'ouvriers s'établit à 174 300 (données provisoires). A un an d'écart, la Profession a perdu 2 500 postes.

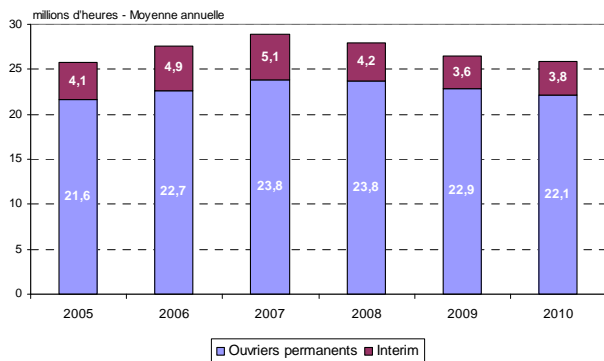
✓ Nombre d'ouvriers permanents



Source : FNTF

En moyenne annuelle, les heures travaillées totales sont quasi-stables en 2010 par rapport à 2009, grâce au rebond de l'intérim.

✓ Evolution des heures travaillées



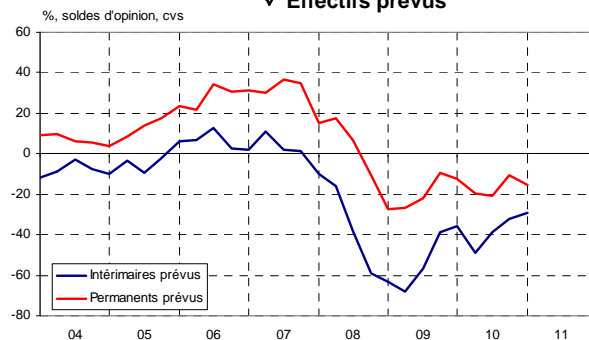
Source : FNTF

Après s'être maintenues en 2008, les heures réalisées par les ouvriers permanents, en moyenne annuelle, sont en recul en 2009 et 2010.

2. Des perspectives favorables pour l'intérim

Face au manque de visibilité, les entrepreneurs de Travaux Publics se montrent prudents dans la gestion de leurs effectifs. Tandis que les opinions sur les effectifs ouvriers permanents prévus sont à la baisse, le recours au travail intérimaire semble être privilégié pour le début de l'année 2011.

✓ Effectifs prévus



Source : FNTF

Anne Bouget
bougeta@fntp.fr

CONJONCTURE

Les Travaux Publics commentés par les chefs d'entreprises au 4^{ème} trimestre 2010

Après une année 2010 difficile, les inquiétudes sont présentes dans les commentaires des entrepreneurs : niveau d'activité faible, concurrence agressive, attentisme des collectivités locales, prix bas, problèmes de trésorerie. Toutefois, la commande privée semble redémarrer. Les entrepreneurs soulignent également le manque de visibilité sur l'activité qui pénalise les investissements et l'emploi.

NB : Ces observations sont extraites de l'enquête d'opinion de janvier 2011.

■ Activité et perspectives des Travaux Publics

- « Baisse très sensible des budgets travaux des collectivités et divers services publics pour 2011. Quelques projets privés semblent ressortir ».
- « Début d'année faible en activité car peu de commandes reçues fin 2010 et lancement des commandes 2011 probablement timide sur le premier trimestre ».
- « Les collectivités locales sont dans une période d'attente : plus de subventions, taxe professionnelle ».
- « Le lancement d'opérations privées d'importance a permis à notre société de garnir son carnet de commandes alors que les marchés publics se raréfient ».
- « Nous nous retrouvons dans des conditions semblables à celles de 2010. Nous tenons à rester vigilants et prudents. Nous avons baissé notre chiffre d'affaires en 2010 (-12% par rapport à 2009) et limité nos dépenses. Nous avons une certaine stabilité mais qui reste précaire ».
- « Des commandes stockées fin 2010 permettront de démarrer correctement l'année. Les mois suivants seront liés à la rapidité d'arrivée des commandes 2011 ».
- « Manque de visibilité à trois mois. Très peu d'appels d'offres surtout publics, un peu de privé ».
- « Un volume d'activité correct avec des appels d'offres mais un niveau de prix encore trop bas, surtout pour nos PME ».
- « Dans le cadre de notre activité terrassement, nous avons peu de perspectives : les chantiers se débloquent au jour le jour ».
- « On note une stabilisation du niveau d'activité et donc du niveau de prix. Le nombre d'appels d'offres publics est en hausse ».
- « L'année 2011 s'annonce encore plus difficile que 2010 : baisse des subventions, baisse des projets, baisse des prix ».
- « Pas de relance des marchés publics pour l'instant. Décalage des grands projets (canal Seine Nord). Agressivité des ténors sur les affaires privées. »
- « Des opérations locales ont permis très ponctuellement de remplir un carnet de commandes très pauvre jusque-là. Les perspectives pour la suite sont plutôt pessimistes mais l'année 2010 nous a démontré le contraire. Pour le moment, seul le niveau des prix semble critique ».
- « Nous vivons actuellement une situation préoccupante pour la survie de notre entreprise. Pas de demande, prix revus à la baisse ».
- « Manque de visibilité sur les mois à venir. Cette incertitude entraîne une baisse des prix. Les collectivités locales se servent du discours de rigueur gouvernemental pour ne pas sortir leurs affaires ».

- « Les collectivités attendent les subventions. Elles lancent les marchés avant de les avoir mais ne commencent les travaux une fois qu'elles sont sûres de les obtenir. Le système crée un décalage et empêche de gérer le carnet de commandes ».

■ Prix et délais de paiement

- « Le premier trimestre s'annonce difficile en raison du faible niveau de prix. Le niveau de prix est rendu faible par une augmentation de la concurrence dans notre secteur et une diminution du potentiel du marché (peu ou pas de projets privés, baisse des attributions publiques) ».
- « Aggravation des délais de paiement des collectivités de 80 à 85 jours pour 30 jours de délais de paiement. Conjuguée au raccourcissement des délais fournisseurs, cela entraîne des problèmes de trésorerie ».
- « Le niveau des prix est toujours très bas. Seul l'augmentation des volumes peut permettre une inversion de tendance ».
- « Le volant d'affaires étant relativement faible, le peu d'études affiche un niveau de prix trop bas. La marge en est affectée ainsi que la qualité des travaux. Le recours à des variantes comme la recherche d'économies extrêmes est un facteur décisif pour l'obtention d'un marché ».
- « Les délais de paiement restent les mêmes alors que l'application de la loi LME nous oblige à payer plus tôt nos fournisseurs ».
- « Le niveau de prix reste catastrophique, par contre le volume n'est pour l'instant pas inquiétant ».
- « Dans le Sud Manche, la crise se fait toujours sentir. La concurrence est rude, les prix sont toujours très bas. Les entreprises nationales répondent toujours sur de petites affaires « locales » et nous forcent à baisser nos prix avec la ferme intention de nous faire disparaître ».
- « Concurrence agressive sur les marchés voies ferrées ».
- « Stabilité générale. Seuls les délais de paiement ont eu tendance à diminuer ».
- « Des prix de fournitures qui augmentent fortement de plus de 5% en ce début d'année, impossible d'augmenter nos prix de vente dans ces proportions. »
- « Aujourd'hui, il faut payer le fournisseur à 50 jours. Faudrait-il que les collectivités ou autre nous règlent dans le délai de 30 jours, ce qui est loin d'être le cas. Cela va créer de grosses difficultés à nos entreprises, nos trésoreries sont déjà beaucoup trop tendues. Nous avançons face à un mur ».

■ Emploi

- « Pas de visibilité pour 2011 aussi bien en projets qu'en niveau de prix. Prudence dans les investissements et dans la gestion des effectifs (intérimaires fortement en baisse à la rentrée) ».
- « Il est nécessaire d'avoir une augmentation rapide des prix. Trop d'entreprises réduisent leurs effectifs pour une période incertaine ».
- « Absence totale de visibilité au-delà de trois mois ce qui implique un blocage sur les investissements et les embauches éventuelles ».
- « Difficulté de recrutement : main d'œuvre non qualifiée, personnel pas très motivé ».

Anne Bouget
bougeta@fntp.fr

CONJONCTURE

Hausse des prix des matières premières et des matériaux

L'année 2010 a été marquée par une hausse des prix des matières premières, en particulier de l'énergie. Cette hausse se retrouve dans les prix de production des matériaux industriels comme le bitume et les ronds à béton. Les entreprises de Travaux Publics, déjà fragilisées par une insuffisance de trésorerie, sont pénalisées par cette hausse.

■ Hausse des prix des matières premières

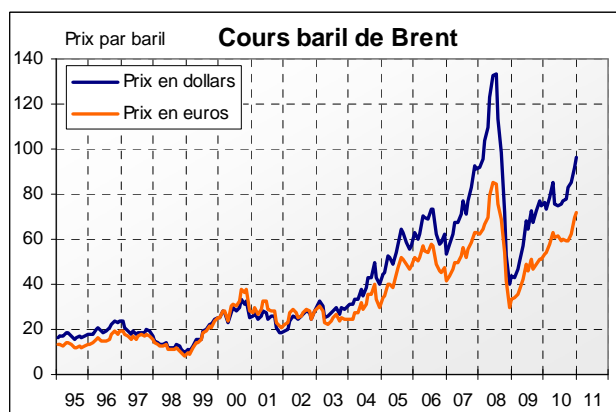
Les cours des matières premières ont fortement progressé en 2010. Le cours du pétrole (Brent en dollar) a ainsi enregistré une hausse de plus de 26% en janvier 2011 comparé à un an d'intervalle, atteignant 96,4\$ par baril. Il reste cependant en retrait de son record à 133\$ dollar le baril à l'été 2008. En euros, le prix du baril a bondi de plus de 35% sur la même période.

Les prix des matières premières industrielles connaissent la même évolution. Les prix des métaux non ferreux ont augmenté de plus de 25% en janvier 2011 comparé à un an d'intervalle. Les hausses s'élèvent à +19% pour l'aluminium et +42% pour le cuivre (décembre 2010 par rapport au même mois 2009). Les prix des produits sidérurgiques en acier allié et non allié enregistrent également des hausses, respectivement de +15% et +19%.

Cette hausse, amplifiée par des mouvements spéculatifs, est liée au dynamisme de la demande finale,

en particulier celle des pays émergents. La demande devrait rester forte en 2011.

✓ Evolution du cours de pétrole



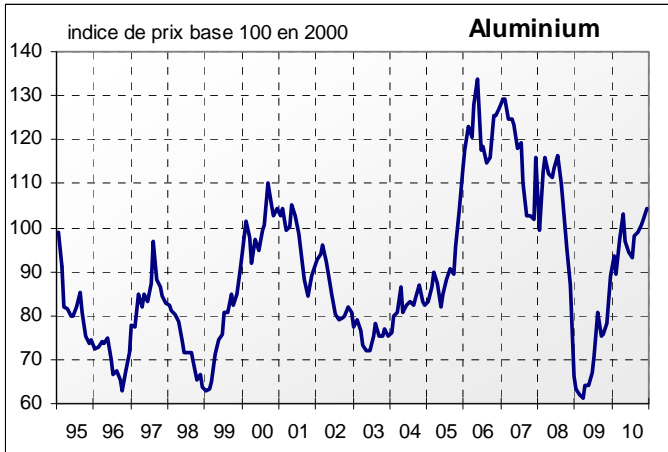
Source : INSEE

■ Impact sur les prix de vente des matériaux

Les évolutions des prix de vente (ou de production) des matériaux sont en phase avec celles des cours internationaux des matières premières.

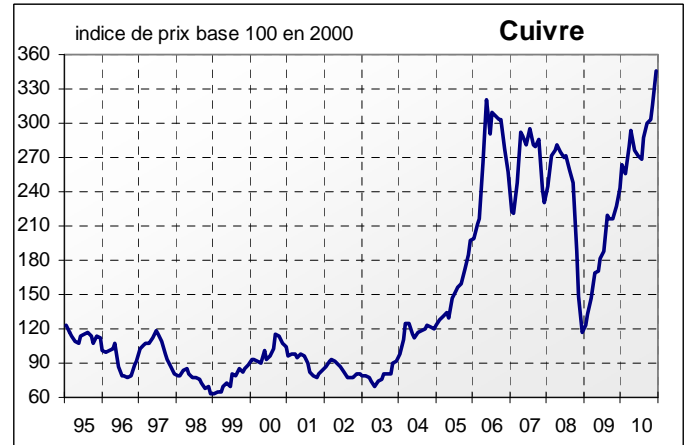
Ainsi, le prix du bitume, tiré par le prix du baril de pétrole, a atteint un point haut à l'été 2008 avant de se replier fortement en fin d'année. Il a accéléré en 2009 puis s'est stabilisé au second semestre 2010. En moyenne, le prix du bitume a augmenté de 20,7% en 2010 par rapport à 2009.

Le prix des ronds à béton est resté bas en 2009, à un niveau comparable à celui de l'été 2005. Il a accéléré fortement en 2010. En décembre, le prix a bondi de près de 43% comparé à un an d'intervalle. La hausse du prix moyen des ronds à béton s'établit à +24,8% en 2010 par rapport à 2009.



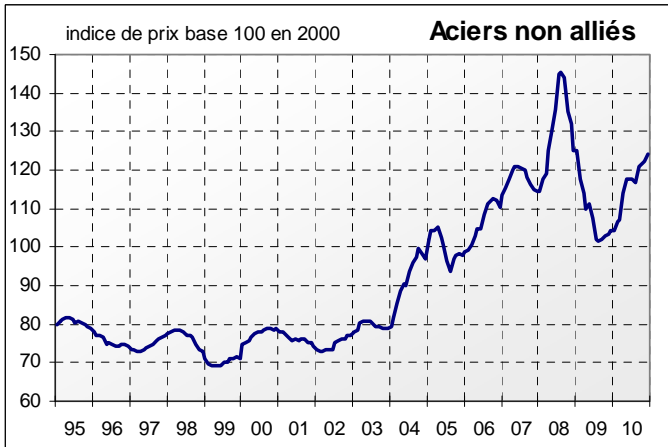
Source : INSEE

Déc. 2010/2009 : 17,3%
 Déc. 2009/2008 : 34,8%



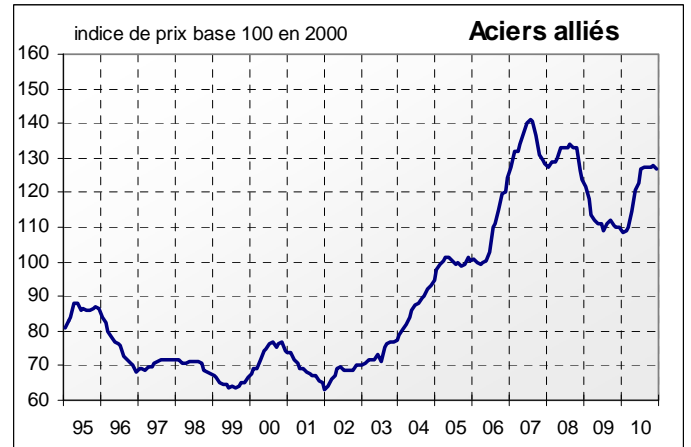
Source : INSEE

Déc. 2010/2009 : 42,5 %
 Déc. 2009/2008 : 109,5%



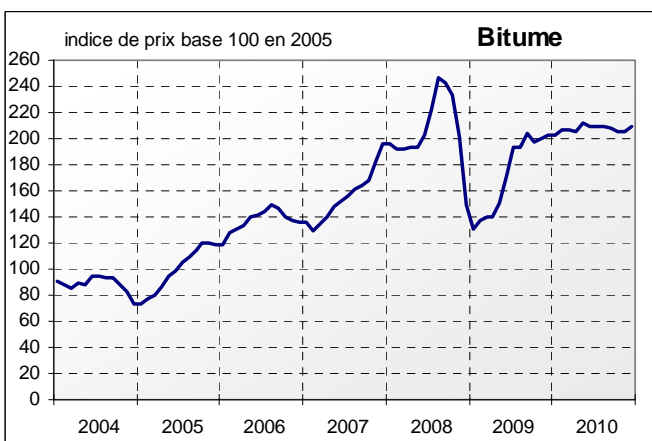
Source : INSEE

Déc. 2010/2009 : 19%
 Déc. 2009/2008 : -16,8%



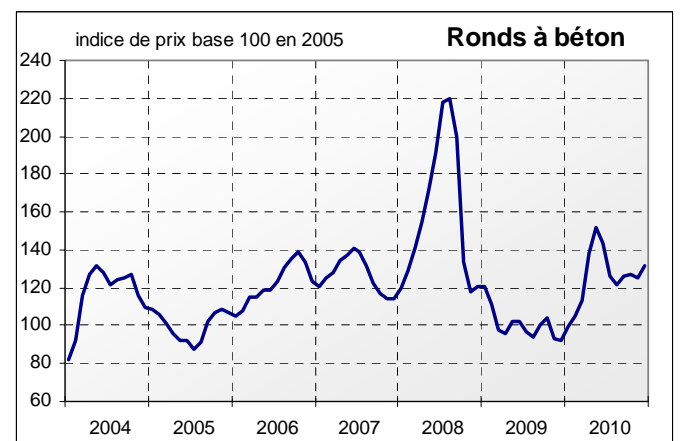
Source : INSEE

Déc. 2010/2009 : 15,2%
 Déc. 2009/2008 : -11%



Source : INSEE

Déc. 2010/2009 : 3,1%
 Déc. 2009/2008 : 36,6 %



Source : INSEE

Déc. 2010/2009 : 42,9%
 Déc. 2009/2008 : -23,2%

Anne Bouget
 bougeta@fnfp.fr

Conjoncture

CONJONCTURE

Enquête financière 2009 : chute de la rentabilité

L'enquête de la Banque de France apporte un éclairage financier sur le secteur des Travaux Publics. Cette enquête, réalisée à échantillon constant d'une année sur l'autre, porte sur les informations financières de plus de 1 750 entreprises issues du croisement du fichier de la FNTF et de celui de la Centrale des Bilans. En 2009, le taux de rentabilité est en forte diminution, conséquence de la crise économique et des tensions sur les prix qui en ont découlé.

■ Rentabilité dans les TP en 2009 : retour au niveau de 2001-2002

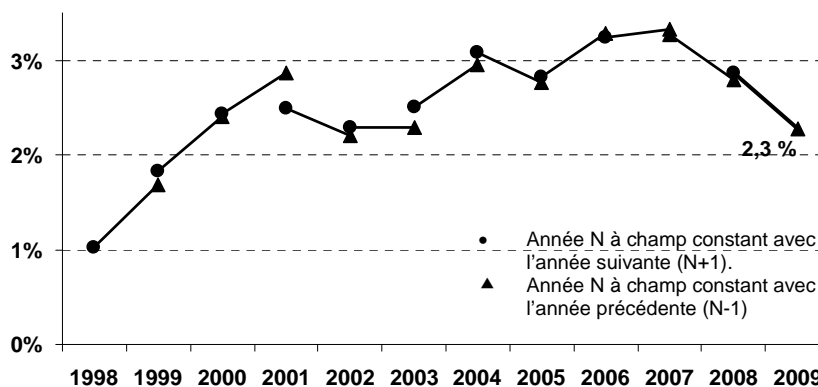
Avertissement : ces résultats sont issus de données datant de 2009. Ils traduisent donc seulement les impacts les plus immédiats de la crise qui a débuté fin 2008.

La rentabilité est l'aptitude d'un capital à produire du profit. Au sens strictement financier, c'est donc le rapport entre le profit et les capitaux engagés. Dans un but de simplification, on analysera la rentabilité

dans un sens plus économique, c'est-à-dire comme le rapport entre le profit et l'activité (résultat net / Production).

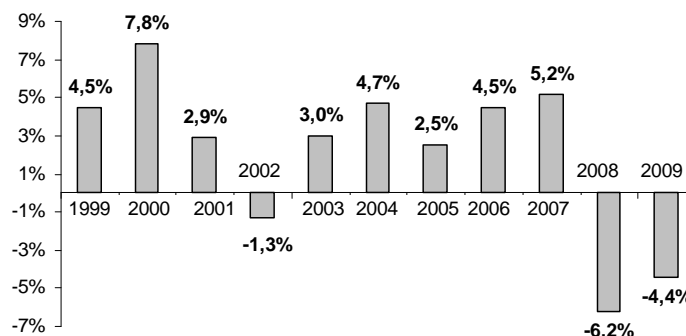
Le taux de rentabilité est en forte baisse en 2009, passant de 2,8% à 2,3%. La baisse d'activité et les tensions sur les prix qui ont accentué le repli ont eu un effet immédiat et sensible sur les marges des entreprises et sur leur résultat net.

✓ Rentabilité du secteur des Travaux Publics



Remarque : comme l'échantillon est constant pour des « paires » d'années et non sur toute la période considérée, il peut exister une « marche » lorsque l'échantillon évolue. Toutefois, c'est surtout le sens de variation qui importe entre 2 années chaînées, le niveau exact de la rentabilité pour une année donnée pouvant être différent selon l'échantillon considéré (selon qu'il est chaîné avec l'année précédente ou avec l'année suivante).

✓ Evolution du chiffre d'affaires des TP



Evolution à monnaie constante - Enquête annuelle FNTF

L'impact de la crise économique a été rapide et de forte intensité sur les résultats financiers des entreprises de Travaux Publics : tous les soldes intermédiaires de gestion sont en recul (valeur ajoutée, résultat d'exploitation ...). C'est néanmoins le résultat net qui affiche le plus fort repli, en régression de 25% pour l'ensemble de l'échantillon considéré.

Pourtant les entreprises ont tenté de s'adapter à la chute d'activité en réduisant la voilure : ainsi, les charges de personnel externe (intérim) sont en diminution

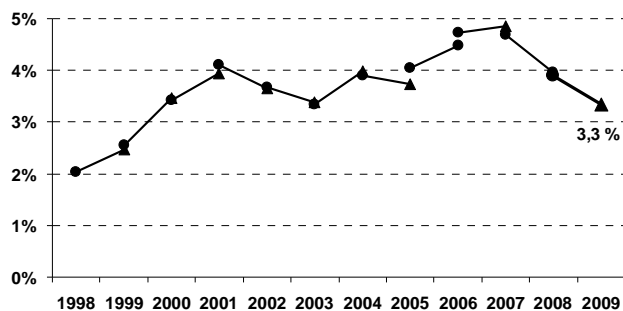
de 18% sur l'année. De même l'investissement productif est en très forte baisse (-30%), les entreprises préférant décaler le renouvellement de leur matériel. En revanche, elles ont préservé l'emploi au maximum : les charges de personnel sont ainsi restées stables en 2009, l'essentiel de l'ajustement ayant été réalisé avec l'intérim. Avec la persistance d'une activité faible, l'essentiel de l'ajustement des effectifs salariés devrait intervenir sur l'année 2010.

■ Chute du taux de rentabilité pour toutes les tailles d'entreprises

Quelle que soit la taille des entreprises, le taux de rentabilité a chuté d'environ un demi-point en 2009. Cela ramène le taux à son niveau du début de la décennie précédente.

Cette dégradation, si elle se confirme sur l'année 2010, fait peser des incertitudes importantes sur la survie de certaines entreprises et sur la capacité des autres à se développer, à investir et à créer de l'emploi au cours des prochaines années.

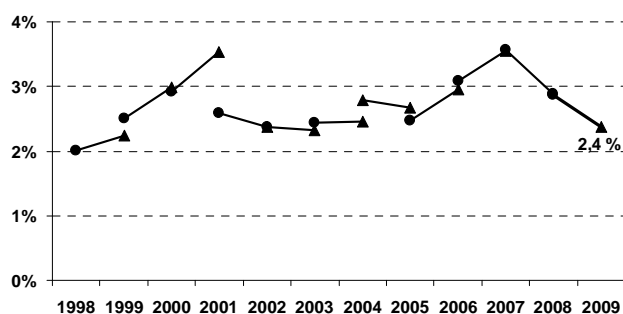
✓ Rentabilité des entreprises de 0 à 50 salariés



Echantillon 2009 « 0 à 50 » : 1206 entreprises
Poids dans la production TP de l'échantillon : 15 %

Après avoir atteint un niveau historiquement haut en 2007, la rentabilité des petites entreprises de TP est en forte diminution depuis 2 ans. Elle demeure néanmoins supérieure à celle du secteur dans son ensemble. Elles sont souvent fortement impactées par la diminution de la sous-traitance de la part d'autres structures plus grandes. Cependant, elles sont également très flexibles et capables d'adapter dans une certaine mesure leur outil de production et leur productivité en fonction des aléas conjoncturels.

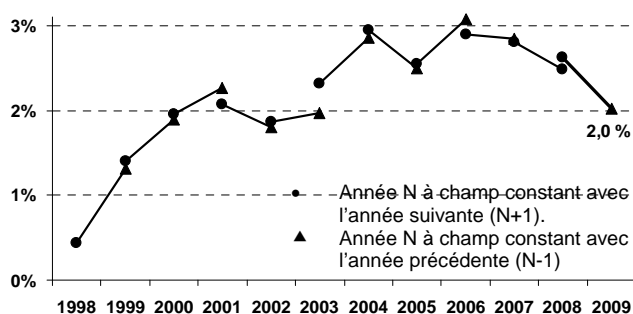
✓ Rentabilité des entreprises de 51 à 200 salariés



Echantillon 2009 « 51 à 200 » : 385 entreprises
Poids dans la production TP de l'échantillon : 19 %

Les entreprises de taille moyenne affichent un taux de rentabilité de 2,4% en 2009. Ces entreprises enregistrent une chute d'activité comparable à celle intervenue pour les autres tailles d'entreprises. Toutefois elles ont en moyenne moins diminué l'intérim, la sous-traitance et l'investissement que le secteur dans son ensemble.

✓ Rentabilité des entreprises de plus de 200 salariés



Echantillon 2009 « plus de 200 » : 162 entreprises
Poids dans la production TP de l'échantillon : 66 %

Le taux de rentabilité redescend à 2% pour les entreprises de plus de 200 salariés. Avec le ralentissement de l'activité, ce sont elles qui ont le plus réduit le recours à l'intérim (-22%) et à la sous-traitance (-17%). En revanche, leurs frais fixes importants impactent fortement les ratios financiers en cas de retournement d'activité comme en 2009.

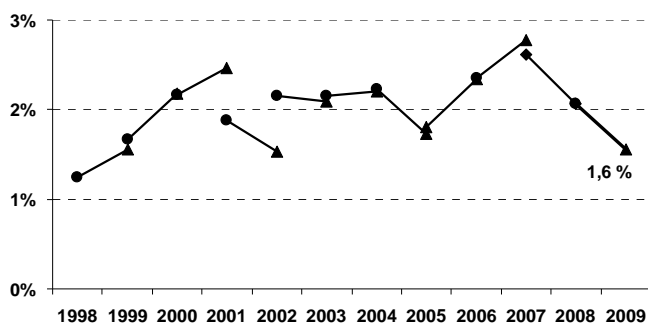
Nota : l'analyse de la rentabilité pour les plus grandes entreprises, souvent intégrées à un groupe reste difficile. En effet, il faut relativiser le déficit apparent de rentabilité par la possibilité pour de nombreuses entités de transférer une partie de leur résultat vers leur société mère.

Evolution de la rentabilité par spécialité

La plupart des spécialités enregistre une baisse sensible de la rentabilité. Parmi les grandes spécialités des Travaux Publics, seule l'activité des travaux électriques

se trouve en léger décalage de cycle et réussit encore à maintenir son niveau de rentabilité en 2009.

✓ Rentabilité des travaux routiers

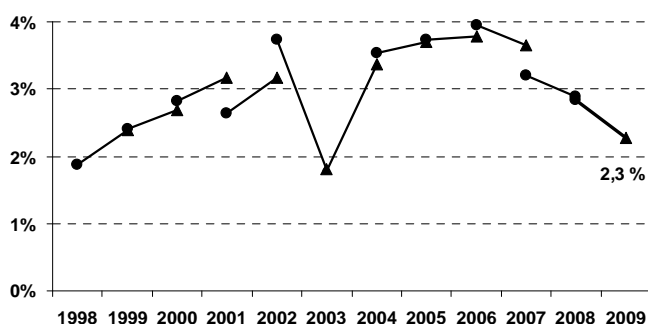


Echantillon 2009 « route » : 365 entreprises

Poids dans la production TP de l'échantillon : 39 %

Secteur caractérisé par sa forte proportion d'entreprises de taille importante, la route affiche des niveaux de rentabilité structurellement inférieurs à la moyenne des Travaux Public. Le taux de rentabilité est en forte chute depuis 2 ans, impacté par la baisse de l'activité mais aussi par la hausse des prix des produits pétroliers se répercutant sur le bitume.

✓ Rentabilité des terrassements

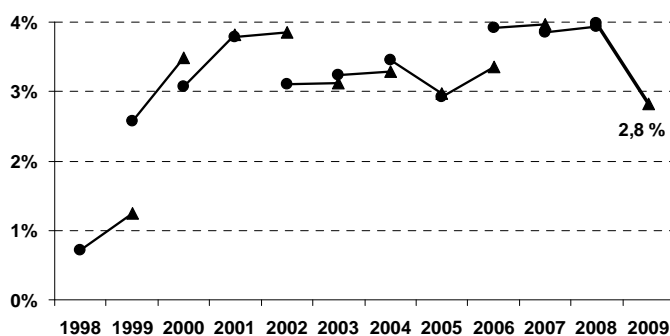


Echantillon 2009 « terrassement » : 636 entreprises

Poids dans la production TP de l'échantillon : 15 %

Les terrassements avaient réussi à maintenir une rentabilité supérieure à 3% depuis 2004 mais la forte chute des volumes ramène ce taux à 2,3% en 2009. Etant donné la conjoncture, les entreprises ont réduit drastiquement leurs investissements : le taux d'investissement est ainsi passé de 17,4 à 9,3 en un an.

✓ Rentabilité des travaux d'adduction d'eau et d'assainissement

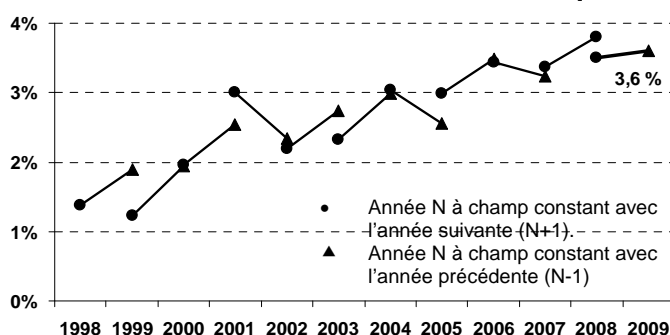


Echantillon 2009 « eau » : 307 entreprises

Poids dans la production TP de l'échantillon : 12 %

Si la rentabilité s'était bien maintenue dans le domaine de l'eau en 2008, la chute est d'autant plus brutale en 2009 avec une baisse de plus d'un point à 2,8%. C'est le niveau le plus faible enregistré depuis 1999. Le taux de marge (EBE/VA) perd également 2 points pour cette spécialité, traduisant surtout le net recul de l'excédent d'exploitation en 2009.

✓ Rentabilité des travaux électriques



Echantillon 2009 « électricité » : 215 entreprises

Poids dans la production TP de l'échantillon : 14 %

Parmi les grandes spécialités des Travaux Publics, les travaux électriques sont les seuls à avoir maintenu leur niveau de rentabilité. En effet, la crise économique ne les a impacté qu'avec retard par rapport à d'autres domaines. Les besoins importants dans le domaine de l'énergie et les investissements lancés par les grands opérateurs ont par exemple fortement amorti le recul de l'activité. Ceci a notamment permis aux entreprises d'anticiper la baisse prévisible en 2010 et d'ajuster plus progressivement l'outil de production en réduisant l'intérim et la sous-traitance.

■ Principaux ratios économiques et financiers des Travaux Publics

	2008	2009
<i>Echantillon (nombre d'entreprises)</i>	1 753	1 753
Ratios d'exploitation		
Résultat net / Production (%)	2,9	2,3
Excédent Brut d'Exploitation / Production (%)	2,9	2,4
Taux de marge (EBE/VA) (%)	9,0	7,2
Taux de VA (Valeur Ajoutée / Production) (%)	32,7	33,8
Productivité (VA/Effectifs) (milliers €/ salarié)	60,1	58,9
Poids des intérêts (intérêts bancaires / résultat brut global) (%)	4,9	4,0
Taux d'investissement (investissement productif / Valeur Ajoutée) (%)	9,9	7,2
Besoin en fond de roulement (en jours de production)	17,0	20,7
Ratios de bilan		
Fonds propres nets / Total ressources	30,0	28,7
Taux d'endettement (endettement financier / fonds propres appelés) (%)	83,3	87,0
Intensité capitalistique (immobilisations physiques brutes / Effectifs) (milliers €/ salarié)	37,7	39,6
Partage de la Valeur Ajoutée		
Salariés (salaire) (%)	76,0	77,5
Prêteur (intérêts) (%)	1,0	0,7
Etat (impôts) (%)	7,3	6,9
Actionnaires (dividendes) (%)	6,4	5,7
Entreprise (autofinancement) (%)	8,5	8,5

■ Principaux ratios économiques par taille d'entreprise 2008-2009

	0 à 50 salariés		51 à 200 salariés		Plus de 200 salariés	
<i>Echantillon (nombre d'entreprises)</i>	1206		385		162	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Ratios d'exploitation						
Résultat net / Production (%)	3,9	3,3	2,9	2,4	2,6	2,0
Excédent Brut d'Exploitation / Production (%)	9,4	8,9	5,8	4,9	0,7	0,2
Taux de marge (EBE/VA) (%)	24,2	22,5	16,5	13,6	2,2	0,8
Taux de VA (Valeur Ajoutée / Production) (%)	38,9	39,7	35,4	36,5	30,5	31,6
Productivité (VA/Effectifs) (milliers € / salarié)	65,2	63,3	61,4	59,5	58,4	57,6
Poids des intérêts (intérêts bancaires / résultat brut global) (%)	4,0	4,0	4,1	4,0	5,4	4,0
Taux d'investissement (investissement productif / Valeur Ajoutée) (%)	10,8	7,8	9,1	7,1	10,0	7,1
Besoin en fond de roulement (en jours de production)	25,6	24,0	18,8	18,6	14,6	20,5
Ratios de bilan						
Fonds propres nets / Total ressources	37,6	37,5	33,0	31,8	26,9	25,4
Taux d'endettement (endettement financier / fonds propres appelés) (%)	66,2	62,6	64,9	68,0	96,6	103,9
Intensité capitalistique (immobilisations physiques brutes / Effectifs) (milliers € / salarié)	52,8	54,5	41,5	43,3	32,7	34,6
Partage de la Valeur Ajoutée						
Salariés (salaire) (%)	69,8	71,5	75,2	77,2	77,6	79,1
Prêteur (intérêts) (%)	1,0	1,0	0,8	0,7	1,0	0,7
Etat (impôts) (%)	8,9	8,7	8,1	7,7	6,7	6,2
Actionnaires (dividendes) (%)	6,4	6,4	6,5	6,1	6,3	5,3
Entreprise (autofinancement) (%)	13,5	12,1	8,1	7,2	7,3	8,0

■ Principaux ratios économiques et financiers par spécialité en 2008-2009

	Route		Terras- sement		Eau		Electricité	
<i>Echantillon (nombre d'entreprises)</i>	365		636		307		215	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Ratios d'exploitation								
Résultat net / Production (%)	2,1	1,6	2,8	2,3	4,0	2,8	3,5	3,6
Excédent Brut d'Exploitation / Production (%)	-0,2	-0,5	5,3	5,9	5,6	4,9	5,9	5,6
Taux de marge (EBE/VA) (%)	-1,0	-1,9	15,3	16,0	14,9	12,8	13,6	12,8
Taux de VA (Valeur Ajoutée / Production) (%)	26,5	28,1	35,0	37,2	37,9	38,2	43,3	43,5
Productivité (VA/Effectifs) (milliers € / salarié)	50,2	50,6	63,6	63,2	61,8	58,4	60,3	59,0
Poids des intérêts (intérêts bancaires / résultat brut global) (%)	2,8	3,6	5,3	4,7	3,8	5,4	8,9	3,7
Taux d'investissement (investissement productif / Valeur Ajoutée) (%)	10,8	6,6	17,4	9,3	7,3	6,1	4,6	4,0
Besoin en fond de roulement (en jours de production)	-8,4	-2,2	25,7	29,3	39,4	39,2	34,0	22,3
Ratios de bilan								
Fonds propres nets / Total ressources	27,5	25,5	29,0	28,3	34,3	33,0	40,0	42,7
Taux d'endettement (endettement financier / fonds propres appelés) (%)	70,1	75,0	97,3	96,0	68,2	68,0	56,4	44,0
Intensité capitalistique (immobilisations physiques brutes / Effectifs) (milliers € / salarié)	36,7	39,2	59,2	61,1	33,3	34,2	20,9	21,2
Partage de la Valeur Ajoutée								
Salariés (salaire) (%)	78,1	80,3	71,9	73,0	76,1	77,1	79,1	79,3
Prêteur (intérêts) (%)	0,5	0,5	1,2	1,0	0,8	1,0	1,5	0,6
Etat (impôts) (%)	7,0	6,6	7,8	7,4	7,8	6,9	7,8	7,8
Actionnaires (dividendes) (%)	5,9	5,8	4,6	4,5	7,1	8,0	5,5	4,4
Entreprise (autofinancement) (%)	7,7	6,2	13,7	13,5	6,9	6,1	5,0	6,7

Jean-Philippe Dupeyron – dupeyronjp@fnfp.fr

CONJONCTURE

Hausse des droits de mutation et impact sur les recettes des départements

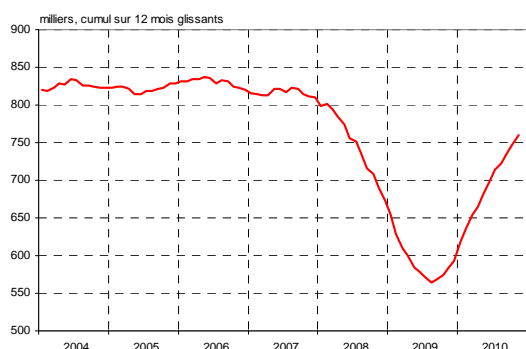
La reprise du marché de l'immobilier a entraîné une hausse des droits de mutation en 2010, après une forte chute en 2009. Le produit des droits de mutation constitue une recette importante pour les départements : 9% des recettes de fonctionnement en 2010. Cette ressource devrait poursuivre sa progression en 2011 mais avec des écarts toujours marqués d'un département à l'autre.

■ Reprise du marché de l'immobilier

1- Rebond des ventes dans l'ancien

Après la forte baisse de 2008-2009 (-12% en 2009, -17% en 2008), les ventes de logements anciens ont nettement rebondi en 2010. Sur douze mois glissants à fin novembre 2010, le nombre de ventes atteint 760 000 unités, en hausse de près de 30% par rapport à la même période de 2009.

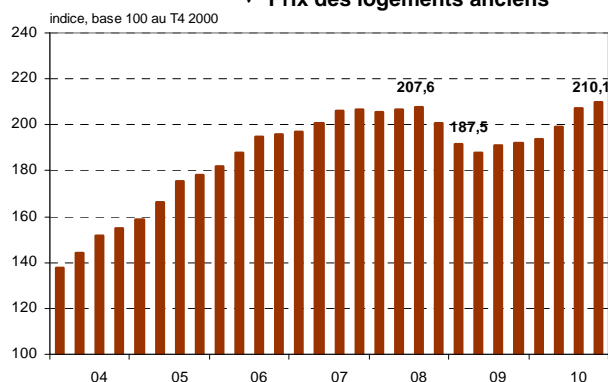
✓ Nombre de transactions de logements anciens



Source : MEDDTL, CGEDD

Les prix des logements se sont également fortement redressés. Selon les indices Insee Notaires, la hausse atteint 9,5% au quatrième trimestre 2010 après 8,4% au trimestre précédent. Les prix sont ainsi supérieurs aux points hauts atteints en 2007-08.

✓ Prix des logements anciens

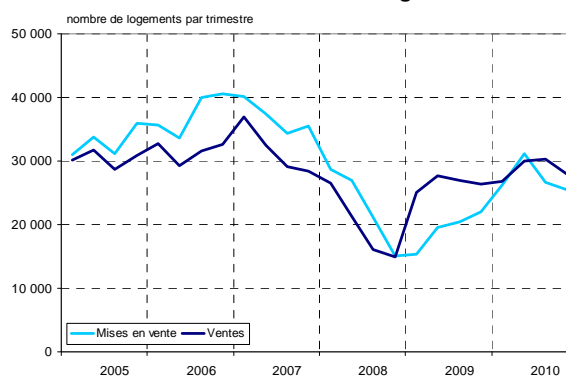


Source : Insee, Notaires

2- Poursuite de la hausse des ventes dans le neuf

En 2010, les ventes de logements neufs totalisent 115 000 unités, en progression de 8,4% sur un an, après une hausse de près de 35% en 2009. Elles se rapprochent des niveaux record des années 2004-2007.

✓ Commercialisation de logements neufs



Source : MEDDTL

La hausse des ventes est principalement liée à la progression de la demande des investisseurs. Soutenus par le dispositif Scellier, les investissements locatifs ont représenté 60% des ventes totales en 2010. Leur part devrait se réduire en 2011 en raison d'une fiscalité moins attractive. Du côté des acquéreurs classiques, et notamment des primo-accédants, la demande sera soutenue en 2011 par le nouveau PTZ+.

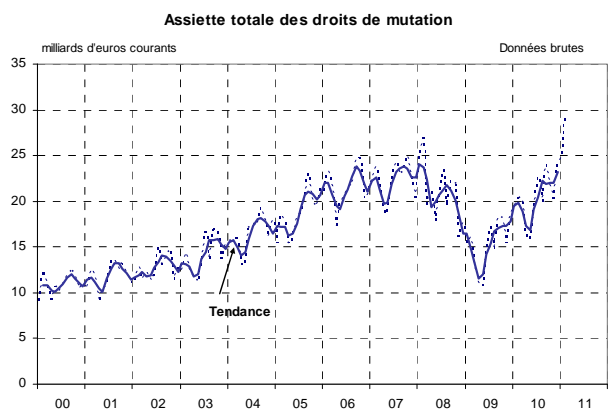
Les prix des appartements neufs accélèrent au troisième trimestre 2010 à 7% sur un an, ceux des maisons restant en repli de 5,1%. Sur les douze derniers mois, les prix sont en hausse de 5,8% pour les appartements et sont stables pour les maisons. Cette hausse des prix est cohérente avec les niveaux actuels de stocks, proches de leur moyenne de longue période.

■ Droits de mutation et recettes des départements

1- Hausse des droits de mutation en 2010

De 2000 à 2007, l'assiette totale des droits de mutation (correspondant aux montants des transactions immobilières) progresse à un rythme soutenu en raison de l'envolée du prix des logements anciens. La croissance est interrompue en 2008.

En 2009, l'assiette totale des droits de mutation enregistre une forte chute : -27% par rapport à 2008. L'année 2010 marque un rebond : +32,8% par rapport à 2009 grâce à la reprise du marché immobilier. Les montants des transactions retrouvent ainsi leurs niveaux d'avant-crise. En février 2011, ils enregistrent une forte hausse : +43,3% par rapport au même mois de l'année précédente.



Source : MEDDTL, CGEDD

2- Recettes en droits de mutation des départements

Les droits de mutation à titre onéreux sont perçus par les communes et les départements depuis 1998. Alors qu'ils ne représentent qu'une faible fraction des recettes pour les communes, ils constituent une recette importante pour les départements. Taxées à 3,60% et 0,60%, les droits de mutation représentent ainsi 9,1% des recettes de fonctionnement des départements en 2010 (budgets primitifs). Le régime à 3,60%, applicable essentiellement aux logements anciens, engendre l'essentiel des recettes puisqu'il représente plus de 90% du produit perçu par les départements. Avec son parc important de logements anciens, l'Île de France bénéficie d'une situation privilégiée.

Les départements ont profité de la progression du produit des droits de mutation jusqu'en 2007 (croissance moyenne de 8% par an sur la période 2004-2007). Après l'effondrement des droits de mutation en 2009, la plupart des départements ont sous-estimé le montant de cette recette en 2010 au sein de leurs budgets. En effet, ils ont anticipé une baisse de près de 16% en 2010 par rapport à 2009, alors que la croissance réelle s'est élevée à 35,6%. Pour 2011, les budgets primitifs de 24 départements affichent une croissance du produit des droits de mutation de +27% par rapport à 2010.

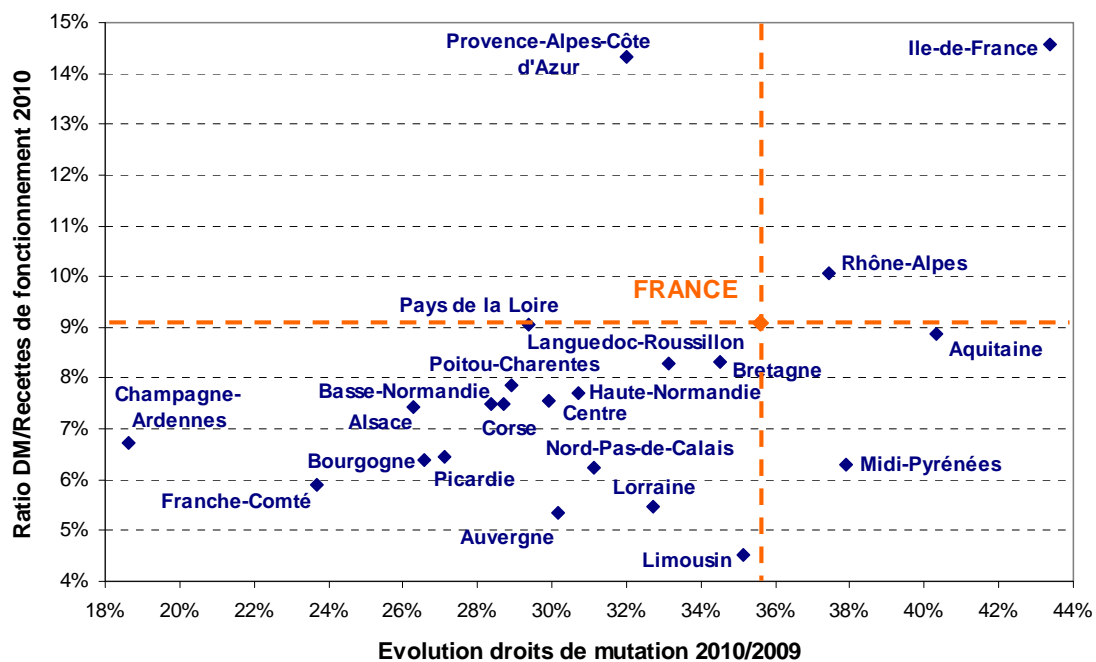
3- Fortes disparités entre les territoires

Le produit des droits de mutation perçu par les départements est en hausse de plus de 39% sur les douze derniers mois par rapport à la même période de l'année précédente. Cependant, les départements urbains sont davantage concernés par la remontée des droits de mutation que les départements ruraux. Quatorze départements enregistrent une croissance supérieure à 45%. C'est le cas de la Haute-Garonne (47%), l'Ille-et-Vilaine (52%), la Loire-Atlantique (56%), ou encore les Yvelines (58%). Parmi les départements qui enregistrent les plus faibles progressions, on trouve la Meuse (11%), la Creuse (16%) ou encore la Nièvre (18%).

La part des droits de mutation dans les recettes de fonctionnement des départements illustre les écarts entre les régions. En s'appuyant sur les budgets primitifs des départements en 2010, les régions Ile-de-France, Paca et Rhône-Alpes ont des recettes liées aux droits de mutation supérieures à la moyenne nationale (9,1%) tandis que le Limousin, l'Auvergne, la Franche-Comté et la Lorraine ont les plus faibles recettes (inférieure à 6%). L'analyse des budgets primitifs 2011 de 24 départements montre que la part des droits de mutation atteint 10,2%, contre 8,3% en 2010. Ce ratio s'élève à 28,6% pour les Alpes Maritimes, et à seulement 4,4% pour les Ardennes.

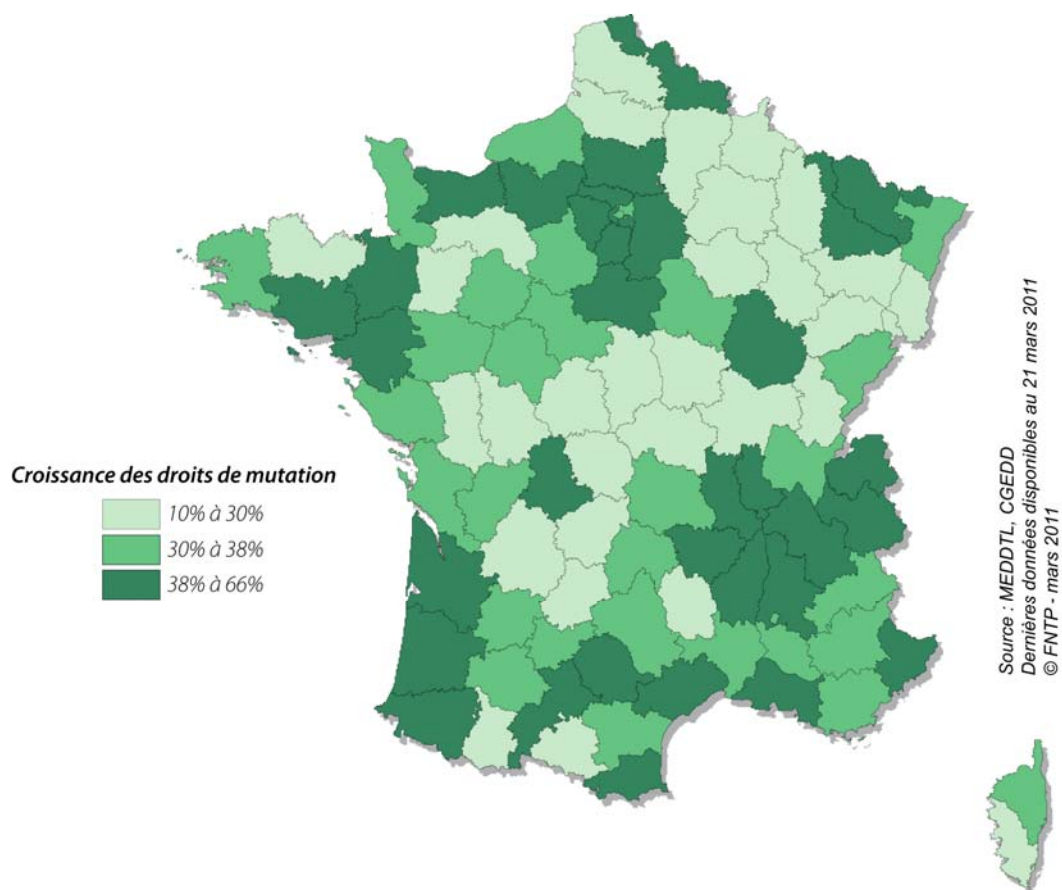
Anne Bouget
bougeta@fntp.fr

✓ Evolution des droits de mutation et part dans les recettes de fonctionnement des départements



Source : Budgets primitifs 2010 ; MEDDTL, CGEDD

✓ Croissance des droits de mutation sur 12 mois glissants
Situation à fin février 2011



MAITRES D'OUVRAGE

Contrats de partenariat : quel développement dans les Travaux Publics ?

La Mission d'Appui aux Partenariats Public-Privé (MAPPP) publie régulièrement sur son site internet la liste des projets de contrats de partenariat qui lui sont soumis pour avis. Bien qu'existant depuis 2004, ce nouveau mode de passation des marchés en partenariat public-privé n'est encore que peu répandu puisque seulement 51 opérations ont été attribuées à ce jour dans le domaine des Travaux Publics. A partir du recensement de la MAPPP, cet article propose un état des lieux et une typologie de ces contrats dans le domaine des infrastructures.

■ Les contrats de partenariat : état des lieux

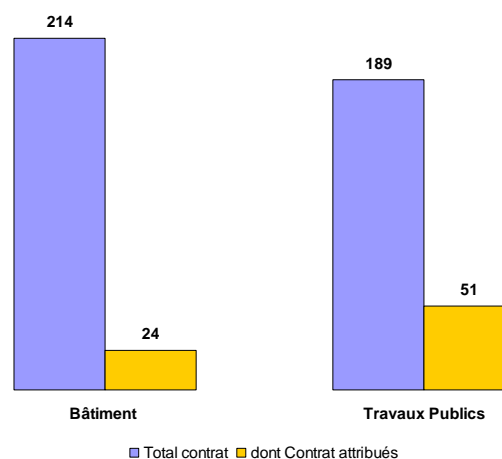
1. Contrat de partenariat : rappel de définition

Selon l'ordonnance du 17 juin 2004, un contrat de partenariat est un contrat administratif par lequel l'Etat ou une collectivité confie à une entreprise ou groupe d'entreprises une mission globale ayant pour objet la réalisation, le financement et la maintenance d'un équipement ou d'une infrastructure. En contrepartie, l'entité publique verse un loyer sur une longue durée, souvent de l'ordre de vingt à trente ans.

2. Peu de contrats encore attribués

L'état des lieux des contrats de partenariat dans le secteur du BTP dans son ensemble permet d'établir que plus de 400 projets ont été étudiés par la MAPPP depuis 2004. Les contrats sont un peu plus nombreux pour le Bâtiment que pour les Travaux Publics (214 projets contre 189). Dans le domaine du bâtiment cependant, de nombreux projets ont été réalisés selon des montages juridiques assez proches (baux emphytéotiques principalement) mais qui ne figurent pas dans cette étude. C'est le cas par exemple pour la construction d'hôpitaux ou de gendarmeries.

✓ Répartition des contrats de partenariat dans le BTP



Source: MAPPP

Sur les 400 contrats de partenariat soumis à la MAPPP, seuls 75 ont été attribués à ce jour. Environ les deux tiers (51) concernent des équipements réalisés par des entreprises de Travaux Publics.

■ Caractéristiques des contrats de partenariats attribués dans les Travaux Publics

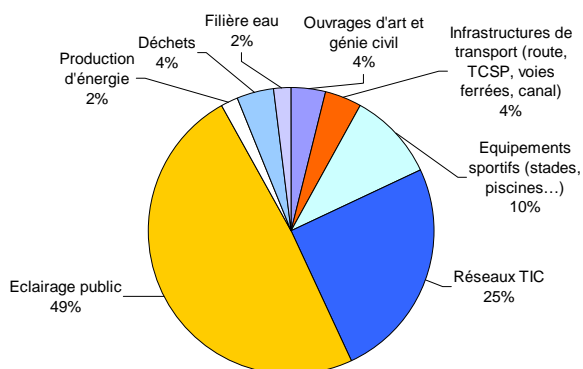
1. L'éclairage public compte pour la moitié des contrats attribués

La moitié des contrats signés dans le domaine des infrastructures concerne l'éclairage public. 25 communes ont ainsi conclu un contrat de partenariat pour la gestion de leur éclairage. Les réseaux informatiques à haut débit concernent quant à eux le quart des contrats signés.

Le contrat de partenariat est un outil encore très peu utilisé dans le domaine du génie civil ou des infrastructures de transport.

Toutefois, plusieurs contrats pour la réalisation de stades ont été conclus et la modernisation de plusieurs d'entre eux en vue de l'Euro 2016 devrait accentuer cette utilisation du contrat de partenariat dans le domaine des équipements sportifs.

✓ **Répartition des contrats de partenariat par type de projet dans les Travaux Publics**

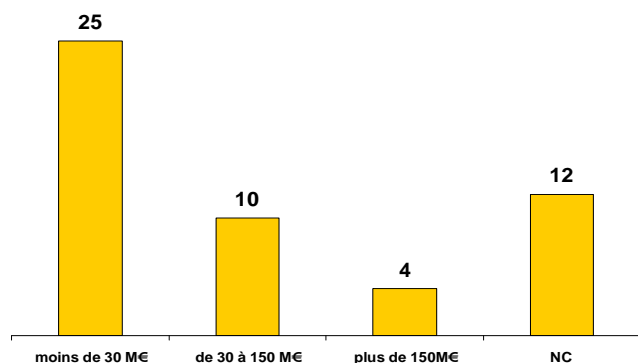


2. Répartition par taille

La moitié des contrats signés porte sur des opérations de taille relativement modeste (moins de 30 millions €). Ceci correspond principalement aux projets dans le domaine de l'éclairage public qui ont été initiés par des collectivités locales.

Seulement 4 des projets attribués ont un montant supérieur à 150 millions € : il s'agit pour 3 d'entre eux de projets de stade de football, le dernier projet étant la réalisation du réseau GSM-R lancé par RFF.

✓ **Répartition des contrats selon la taille des projets dans les TP**



■ **60 milliards € de projets en contrat de partenariat d'ici 2020 ?**

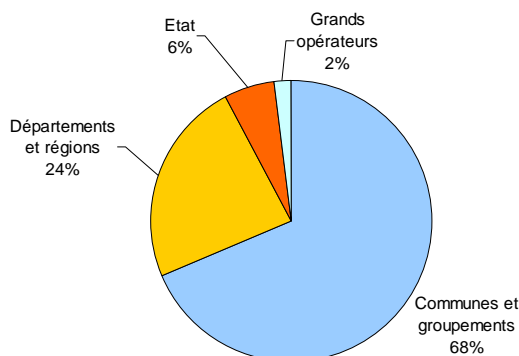
Une étude réalisée par la MAPPP recensant les principaux projets et marchés sectoriels identifiés prévoit que le marché français des PPP (pour la grande majorité en contrat de partenariat) devrait représenter un investissement d'environ 60 milliards € sur la période 2010-2020. Ce niveau correspondrait ainsi à une moyenne annuelle d'investissements engagés de 5 à 6 milliards € sur les 10 prochaines années.

Ceci inclut la signature de très grands projets de bâtiments comme le futur siège du ministère de la Défense ou le tribunal de grande instance à Paris ou d'infrastructures telles que des lignes ferroviaires à grande vitesse (par exemple Bretagne-Pays de la Loire).

3. Communes et groupements : plus des deux tiers des contrats signés

Les collectivités locales sont à l'origine de 92% des contrats attribués. En revanche l'Etat n'a signé que 6% des contrats.

✓ **Répartition des contrats par maître d'ouvrage dans les TP**



4. Durée moyenne de passation

Sur les 51 contrats TP attribués, la durée moyenne de passation (temps entre la date de démarrage des études ou l'avis d'appel public à la concurrence et l'avis d'attribution) est de 539 jours (1 an et demi).

✓ **Durée de passation en jours selon le secteur**

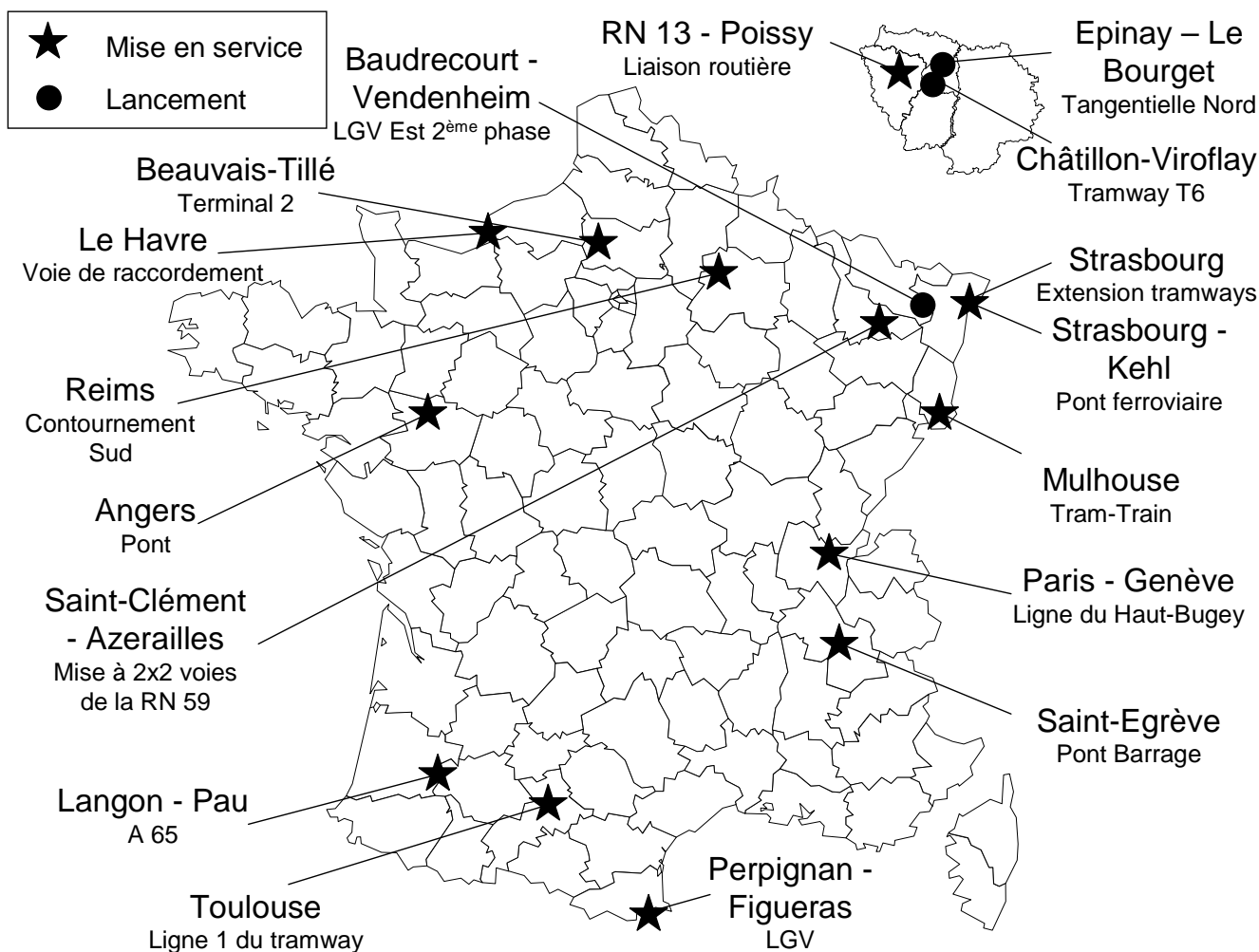
Filière eau	356
Déchets	379
Eclairage public	438
Durée moyenne	539
Réseaux TIC	633
Infrastructures de transport	645
Production d'énergie	666
Equipements sportifs	696
Ouvrage d'art et génie civil	877

Toutefois, au rythme actuel, il apparaît peu vraisemblable que l'estimation soit réalisable : en effet, depuis la création du contrat de partenariat en 2004, les 75 projets attribués représentent un investissement total de l'ordre de 3,5 milliards €, soit moins de 600 millions € en rythme annuel. Il faudrait donc décupler ce rythme pour atteindre les 60 milliards € annoncés. De plus, de nombreux freins au développement du contrat de partenariat subsistent encore (complexité du montage pour le maître d'ouvrage comme pour l'entreprise, difficulté d'accès pour une PME...). Seule une volonté politique forte pourra donc transformer le contrat de partenariat en un véritable outil de la commande publique.

Jean-Philippe Dupeyron - dupeyronjp@fnfp.fr

TERRITOIRES & INFRASTRUCTURES

Infos chantiers : 4^{ème} trimestre 2010



■ Mises en service

➤ REIMS : CONTOURNEMENT SUD

Le 23 novembre 2010 le contournement sud de l'agglomération rémoise, appelé A4 bis est entré en service. Le tracé, long de 14 kilomètres, traverse 11 communes. 2 échangeurs, 1 diffuseur et 23 ouvrages d'art ont été aménagés. 26 500 véhicules par jour sont attendus sur cet axe qui doit désengorger la traversée de Reims.

- Investissement : **245 M€** financés par le privé
- Durée des travaux : 2 ans

➤ MULHOUSE - VALLEE DE LA THUR : TRAM-TRAIN

Le tram-train de Mulhouse a été inauguré le 11 décembre 2010. Cette ligne de 22 kilomètres reliera Mulhouse à Thann en circulant sur le réseau de tramway de Mulhouse, sur une voie réservée au train et au tram et sur le réseau ferré national.

- Investissement : **150 M€**, dont **85 M€** pour l'infrastructure, financés par l'Etat, l'Alsace, le Haut-Rhin, le SITRAM, RFF et la SNCF.
- Durée des travaux : 3 ans

➤ **TOULOUSE : LIGNE 1 DU TRAMWAY**

Le 11 décembre 2010, la ligne T1 du tramway de Toulouse a été mise en service. Longue de 11 kilomètres, elle comprend 18 stations qui desservent Toulouse, Blagnac et Beauzelle. 30 000 voyageurs par jour sont attendus. Des prolongements de lignes sont d'ores et déjà prévus pour 2013.

- Investissement : **250 M€**
- Durée des travaux : 3 ans

➤ **BEAUVAIS-TILLE : TERMINAL DE L'AÉROPORT**

Jeudi 2 décembre 2010 a été inauguré le terminal 2 de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Un investissement rendu nécessaire par l'augmentation importante du trafic : 2,6 millions de passagers en 2009.

- Investissement : **12 M€**

➤ **PARIS - GENEVE : LIGNE FERROVIAIRE DU HAUT-BUGEY**

La ligne du Haut-Bugey longue de 65 kilomètres entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde est de nouveau en service depuis le 12 décembre 2010 après 4 ans de travaux de modernisation et de sécurisation. Elle raccourcit la durée du trajet entre Paris et Genève de 22 minutes. Son ouverture permet de libérer des sillons sur la ligne Bourg-en-Bresse - Ambérieu-en-Bugey - Culoz utilisée pour le fret international.

- Investissement : **310 M€**, financés par l'Etat français (42%), la Suisse (35%) et RFF (23%).
- Durée des travaux : 4 ans

➤ **LANGON - PAU : A65**

L'autoroute A 65, longue de 150 kilomètres et qui fait la jonction entre Pau et Langon, a été inaugurée le 14 décembre 2010. Pau n'est plus qu'à 2 heures de Bordeaux désormais. Le chantier a nécessité la construction de 2 échangeurs, 10 diffuseurs, 4 aires de repos et 150 ouvrages d'art dont 15 viaducs. La nouvelle infrastructure améliorera la desserte du territoire aquitain et renforcera les conditions de sécurité.

- Investissement : **1,2 Md€**
- Durée des travaux : 4 ans

➤ **PERPIGNAN - FIGUERAS : LGV**

La ligne à grande vitesse longue de 44,4 kilomètres (24,6 en France et 19,8 en Espagne) entre Perpignan et Figueras a été inaugurée le 19 décembre 2010. Un tunnel bitube de 8,3 kilomètres a été construit. Il faut désormais 1h15 de moins pour relier Paris et Barcelone, soit 7h25. Il n'en faudra plus que 5h40 en 2012 lors de la mise en service de la ligne Barcelone - Figueras.

- Investissement : **1,1 Md€**
- Durée des travaux : 5 ans

- **STRASBOURG : EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY**

Le réseau de tramway de Strasbourg s'allonge encore un peu plus avec la mise en service d'1,5 kilomètre supplémentaire le 27 novembre 2010 sur les lignes C et F.

➤ **SAINT-EGREVE - NOYAREY - SASSENAGE (38) : PONT BARRAGE**

Une liaison entre les communes de Saint-Egrève, Noyarey et Sassenage s'est ouverte le 13 décembre 2010. Elle comprend notamment un pont barrage qui sera emprunté par 10 000 véhicules par jour. Cette liaison va développer les échanges et les déplacements entre les deux rives de l'Isère. Une piste cyclable de 1,7 kilomètre a été aménagée et une ligne de bus traversera le pont barrage à partir de mars 2011.

- Investissement : **12 M€**
- Durée des travaux : 3 ans

➤ **RN 59 ENTRE SAINT-CLEMENT ET AZERAILLES (54) : MISE A 2X2 VOIES**

La liaison entre Saint-Clément et Azerailles sur la RN 59 est entrée en service le 15 novembre 2010. Longue de 15,3 kilomètres, elle comprend 9 ouvrages d'art et 11 ouvrages hydrauliques.

- Investissement : **106 M€**
- Durée des travaux : 5 ans

➤ **STRASBOURG - KEHL : PONT FERROVIAIRE**

Un nouveau pont de 238 mètres sur le Rhin qui relie Strasbourg à Kehl et Appenweier en Allemagne a été inauguré le 10 décembre 2010 en remplacement de l'ancien pont à une voie. La circulation des trains va être portée à 120 km/h au lieu de 50 km/h.

- Investissement : **87 M€** dans le cadre du financement de la phase 1 de la LGV Est.
- Durée des travaux : 2 ans

➤ **RN 13 A POISSY : NOUVELLE LIAISON ROUTIERE**

Une nouvelle liaison routière à 2x2 voies, longue de 1,4 kilomètre, située sur la RN 13, entre les carrefours Migneaux et La Maladrerie à Poissy, s'est ouverte le 20 décembre 2010. Le trafic important, 23 000 véhicules par jour, s'en trouvera fluidifié. Le long de l'axe, une voie a été créée pour les piétons et les cyclistes.

- Investissement : **32 M€**, financés par l'Etat (17,8%), la région Ile-de-France (41,5%) et le CG des Yvelines (40,7%)

➤ **ANGERS : PONT**

Le pont Confluences au dessus du Maine, long de 270 mètres, a été inauguré le 15 octobre 2010. Il est destiné aux circulations douces : tramway, cyclistes et piétons.

- Investissement : **26 M€**
- Durée des travaux : 2 ans ½

➤ **LE HAVRE - HARFLEUR : RACCORDEMENT FERROVIAIRE**

Une double voie électrifiée de 1,2 kilomètre a été mise en service le 18 décembre 2010. Elle relie les quais de Port 2000 au Havre au réseau ferré national au niveau de Harfleur. La circulation des trains de fret devrait ainsi progresser.

- Investissement : **41,8 M€**, financés par l'Etat (41%), la région Haute-Normandie (23,5%), le CG de Seine-Maritime (19,5%) et RFF (16%).

■ **Lancements**

➤ **CHATILLON - VIROFLAY : TRAMWAY T6**

Les travaux du tramway T6 entre Châtillon et Viroflay ont démarré le 22 novembre 2010. Longue de 14 kilomètres, elle desservira 21 stations entre la terminus de la ligne 13 du métro et la station Viroflay-Rive droite sur la ligne L de la SNCF. Des aménagements urbains sont également prévus comme un itinéraire cyclable et pédestre.

- Investissement : **392 M€**, financés par l'Etat (16%), la région Ile-de-France (40%), le CG des Hauts-de-Seine (20%), le CG des Yvelines (14%) et la RATP (10%)
- Ouverture : 2014

➤ **EPINAY-SUR-SEINE - LE BOURGET : TANGENTIELLE NORD PHASE 1**

Les travaux de la 1^{ère} phase de la tangentielle Nord qui doit relier Epinay-sur-Seine et Le Bourget ont débuté le 13 décembre 2010. Le tracé inter-banlieue de 11 kilomètres sera jalonné de 7 gares et nécessitera la construction d'une quarantaine d'ouvrages d'art. En 2018, la ligne sera prolongée vers Sartrouville à l'Est et vers Noisy-le-Sec à l'Ouest et sera longue de 28 kilomètres.

- Investissement : **607 M€**, financés notamment par l'Etat (31,3%) et la région Ile-de-France (53,1%).
- Livraison : 2014

➤ **BAUDRECOURT - VENDENHEIM : LGV EST 2^{ÈME} PHASE**

Les travaux de Génie civil de la deuxième phase de la ligne à grande vitesse entre Baudrecourt et Vendenheim ont été officiellement lancés le 18 novembre 2010. Cette ligne de 106 kilomètres mettra Paris à

1h50 de Strasbourg. Le chantier prévoit notamment la construction d'un tunnel de 3,9 kilomètres.

- Investissement : **2,01 Md€**, financés par l'UE (6%), l'Etat (34%), les collectivités d'Ile-de-France, d'Alsace, de Lorraine de Champagne-Ardenne et du Luxembourg (34%) et RFF (26%).
- Livraison : 2016

■ **Moyen et long termes**

➤ **BELFORT - DELLE : LIGNE FERROVIAIRE**

Les conditions du financement de la réhabilitation des 20 kilomètres de la ligne ferroviaire entre Belfort et Delle ont été arrêtées début octobre 2010. Le budget sera partagé entre les collectivités locales françaises, le canton du Jura suisse et RFF. Le chantier doit débuter en 2013.

- Investissement : **105 M€**
- Mise en service : 2014

➤ **NANTES : USINE D'EAU**

Le 18 octobre 2010, le conseil communautaire de Nantes Métropole a voté pour le lancement d'une opération de modernisation de l'usine d'eau de La Roche. Elle alimente 85% des habitants de la communauté urbaine. Le maître d'œuvre sera désigné mi-2011 et les travaux commenceront fin 2013.

- Investissement : **60 M€**
- Mise en service : 2018

➤ **LYON : TRONCON NORD DU CONTOURNEMENT OUEST**

Le 19 novembre 2010, le département du Rhône a donné un avis favorable au tronçon nord du contournement ouest de Lyon (COL). Par ailleurs ce projet de 25 kilomètres est inscrit dans le schéma national des infrastructures de transport.

- Mise en service : avant 2030 selon le SNIT

■ **Enquête publique**

➤ **Lancement d'une enquête publique concernant :**

- La ligne de tramway Garonne à Toulouse du 15 novembre 2010 au 17 décembre 2010.

Sylvain Siméon – simeons@fnfp.fr

SNIT : quelle direction prendre ?

De juillet 2010 à janvier 2011, l'évaluation financière des projets du SNIT est passée de 166 à 260,5 Md€ en prenant davantage en compte les projets routiers et les travaux de modernisation des infrastructures. Alors que les objectifs de ce schéma ne seront pas atteints à plus de 70 ou 80%, il est impératif de fixer des priorités parmi les projets retenus et de programmer leur réalisation. Si cela n'était pas le cas, les clivages entre territoires bien servis et ceux enclavés iraient en se renforçant.

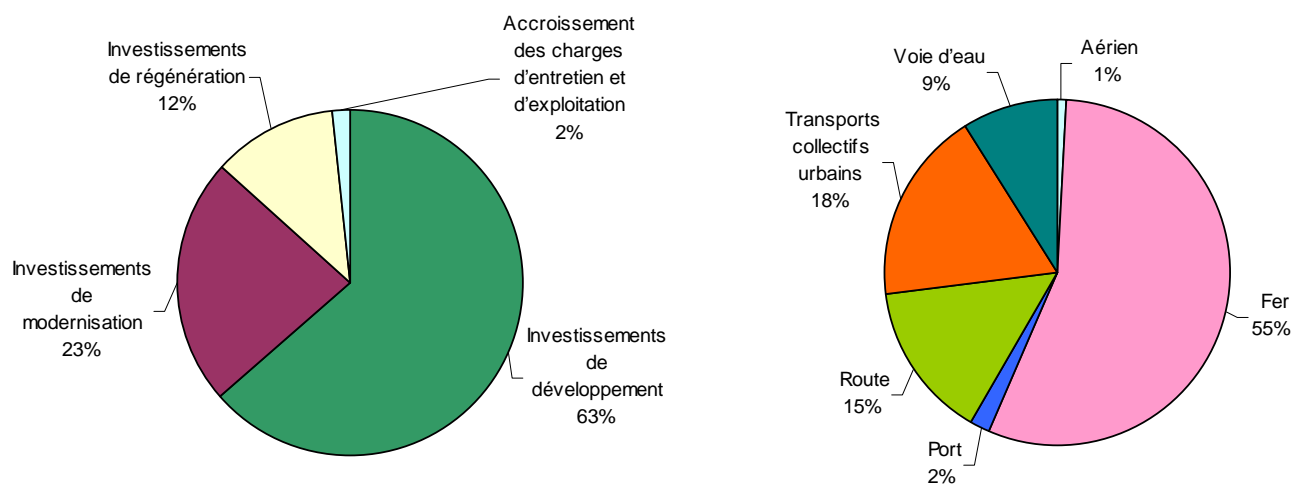
■ Une nouvelle estimation financière plus détaillée

- Prise en compte des équipements existants

L'estimation financière présentée dans la seconde version de l'avant projet du SNIT (janvier 2011) clarifie les enjeux et les contraintes liés à la mise en œuvre de ce schéma. Il gagne en réalisme par la prise en compte à côté des investissements de développement (nouvelles infrastructures), soit 166 Md€, de ceux de modernisation, de régénération et d'entretien pour près de 94 Md€. Les dépenses à engager au cours des 25 prochaines années portent donc sur 260,5 Md€, soit 10,4 Md€ par an. Les investisse-

ments de développement qui concernent principalement les infrastructures ferroviaires représentent près des deux tiers de cette enveloppe. Cette proportion s'inverse pour les infrastructures routières puisque l'accent est mis sur l'entretien et l'amélioration du patrimoine plutôt qu'à la création de nouvelles capacités. La route qui contribue pour environ 90% des transports de voyageurs ou de marchandises ne représente que 15% des dépenses qui seraient engagées dans le cadre du SNIT.

✓ Engagements du SNIT par poste et par mode



SNIT : 260,5 milliards € - Source : avant-projet du SNIT

- Volontarisme en faveur du rail

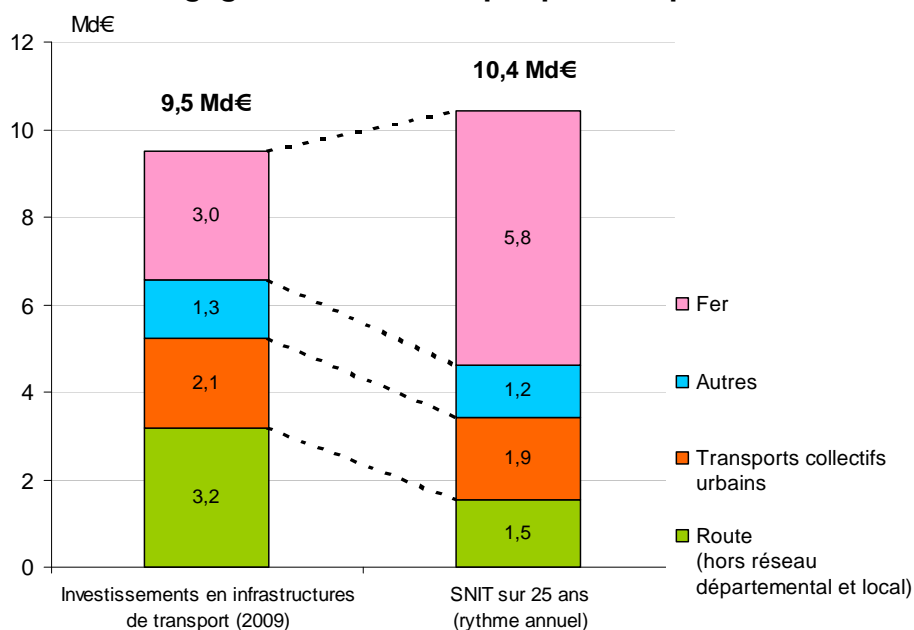
L'effort à consentir pour réaliser l'ensemble des projets du SNIT correspond à 10,4 Md€ par an. A titre de comparaison, l'ensemble des investissements en infrastructures de transport atteignait 19 Md€ en 2009. Au regard de cette référence, les investissements ferroviaires sont supérieurs de 2,8 Md€ par an.

Ceux dans les transports collectifs urbains sont voisins, mais les projets du Grands Paris ne font pas partie du SNIT. Ces derniers sont évalués à 32 Md€ au minimum. Concernant les autres investissements (portuaires, fluviaux, aéroportuaires...), les évaluations (lissées) sont comparables à la situation actuelle.

Le principal écart est dans le domaine routier. Les projets du SNIT qui portent sur le réseau national et celui autoroutier représentent 1,5 Md€ par an à comparer aux investissements récents qui atteignent en moyenne 3,5 Md€ par an. Parmi les 38,5 Md€ qui seraient consacrés aux projets routiers dans le cadre du SNIT sur 25 ans, seulement 1,5 Md€ iraient à des travaux de régénération des chaussées, soit 60 M€ par an. Avec 60 M€, seulement 10 Km de routes nationales bénéficieraient de ces travaux tous les

ans, soit 250 Km au total. Pour effectuer des travaux de régénération sur la moitié du réseau de routes nationales (9 400 Km) sur la période, il faudrait 27 Md€ (1,1 Md€ par an). Les travaux de modernisation du réseau sont aussi sous-évalués compte tenu du trafic supporté : ils ne devraient pas être de 0,9 Md€ par an, mais plutôt de 1,5 Md€ par an. Au total, ce n'est pas 1,5 Md€ par an qu'il faudrait consacrer au réseau national (routes et autoroutes), mais 3,2 Md€ pour maintenir sa qualité de service.

✓ Engagements du SNIT par poste et par mode



Source : Comptes des transports (2009) & avant-projet du SNIT

Les investissements sur le réseau départemental et local ne font pas, quant à eux, partie du SNIT : ils atteignaient 9,5 Md€ en 2009, soit la moitié de ceux réalisés pour toutes les infrastructures de transport.

Ces investissements progressent régulièrement depuis le transfert des deux-tiers des routes nationales aux départements. Le réseau départemental porte sur 377 000 Km et celui local sur 629 000 Km.

■ Les objectifs sont-ils financièrement soutenables ?

- S'attendre à un « pic » de financement avant 2020

En ajoutant les investissements liés aux projets du SNIT, soit 10,4 Md€ par an, à ceux réalisés sur le réseau départemental et local, 9,5 Md€ par an, on aboutit à un total proche de 20 Md€ par an, très proche de l'investissement en infrastructures de transport qui était de 19 Md€ en 2009. Le financement des projets du SNIT semble a priori supportable pour les finances publiques, d'autant que plusieurs grands projets seront réalisés dans le cadre de PPP.

Or, ceci ne prend pas en compte ni les travaux du Grand Paris, ni la programmation des projets du SNIT. Ainsi, sur le période 2013-2020 les investissements en infrastructures de transports devraient dépasser 30 Md€ par an en monnaie constante selon les analyses réalisées par la Direction Générale Trésor en décembre 2010.

- Incapacité de l'AFITF à porter la part de l'Etat

Le financement des 260,5 Md€ liés à la réalisation des projets du SNIT se partage entre l'Etat, 33% via l'AFITF, les collectivités territoriales, 37%, et les autres contributeurs, 30%. La part à charge de l'Etat atteint donc 85,5 Md€, soit 3,4 Md€ par an, en monnaie constante. Pour mémoire, les interventions de l'AFITF devraient passer de 2,2 Md€ en 2011 à 3,1 Md€ en 2013. La maquette budgétaire de l'AFITF établie pour 2013 s'appuie sur trois composantes : ses ressources affectées, une dotation en capital pour environ un milliard d'euros à chaque fois et la future taxe poids-lourds pour 1,1 Md€ (évaluation surestimée). L'Etat aura donc beaucoup de mal à accompagner les financements des projets du SNIT, notamment d'ici 2020. Sa dotation budgétaire à l'AFITF ne peut pas être une disposition pérenne. De plus, le produit de la future taxe poids-lourds est sans doute surévalué car il faut tenir compte des frais de

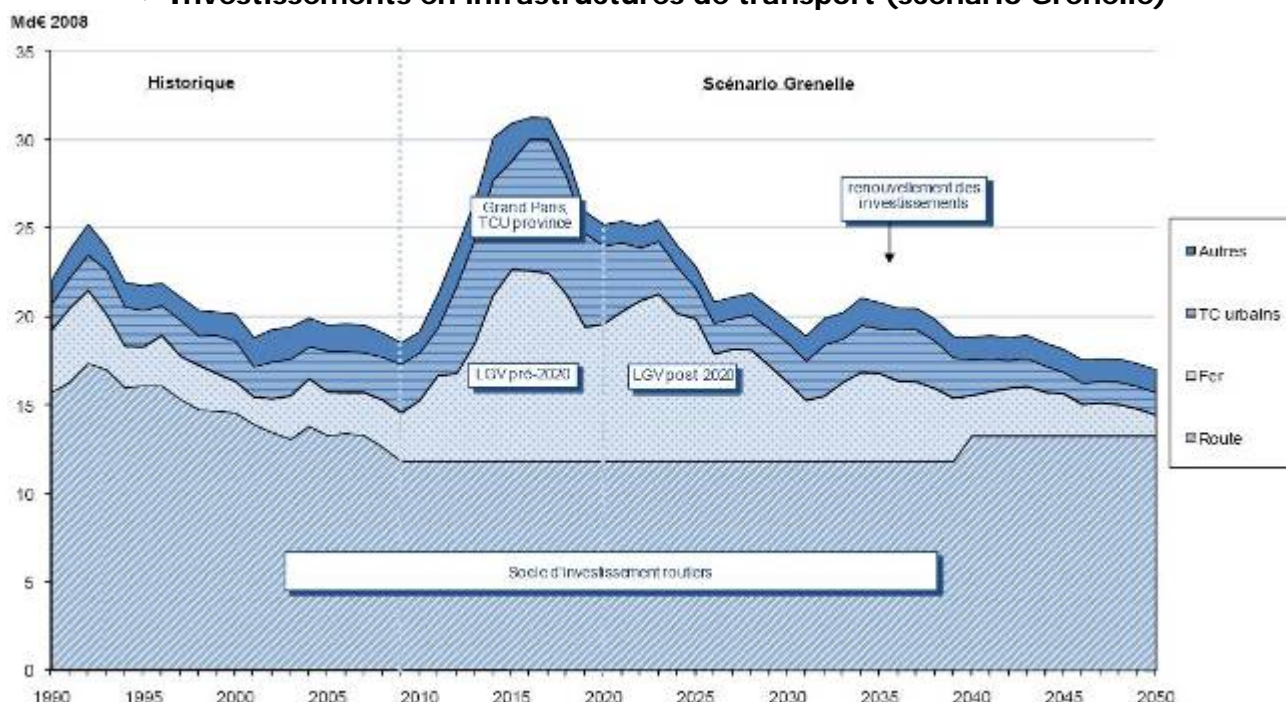
Territoires et infrastructures

gestion et d'un retour vers les Conseils généraux dont une partie du réseau sera concerné par cette taxe.

Par ailleurs, les collectivités territoriales sont appelées à cofinancer des projets du SNIT comme elles le font déjà avec les CPER, les PDMI et les grands projets comme les LGV. Il y a des recoupements entre ces trois domaines d'intervention et le SNIT dont le champ dépasse désormais les seules opérations de développement. La démultiplication des cofinancements provient de l'incapacité de l'Etat et

des établissements publics (RFF ou VNF) à porter seuls des projets. Cela ralentit la mise en œuvre des projets qui doivent de plus en plus répondre à des exigences locales parfois contradictoires avec l'objectif visé. Souhaite-t-on par exemple un TGV rapprochant des métropoles ou un « TER » à grande vitesse marquant de nombreux arrêts ? Enfin, les finances des collectivités territoriales sont tendues, ce qui les conduira sans doute à avoir des cofinancements beaucoup plus sélectifs.

✓ Investissements en infrastructures de transport (scénario Grenelle)



Source : calculs DG Trésor, 2009 - Les Cahiers de la DG Trésor - n° 2010-06 - Décembre 2010 - p. 72

■ Pour passer à un schéma opérationnel

- Plus d'ambition pour plus de stratégie

Le SNIT qui est présenté comme un document de stratégie articulé autour d'une soixantaine de mesures est avant tout un outil de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Il révisé les conclusions du CIADT de décembre 2003 en donnant la priorité aux modes non routiers. En ce sens, ce document est volontariste, mais il manque d'ambition. Il gagnerait à être moins technique, pour être plus politique.

Est-il suffisant que les enjeux du SNIT, exprimés en à peine deux pages, soient centrés sur « un système de transport moderne et performant » ? Souhaiter un territoire attractif et compétitif, le bien-être de ses habitants, préserver les espaces naturels et agricoles..., c'est louable mais cela manque d'ambition, de vision sur nos territoires. Les travaux du SNIT gagneraient à être associés à ceux que la DATAR conduit à l'horizon 2040.

- Quelques thématiques à prendre en compte...

Tout d'abord, l'accessibilité et le développement des territoires qui ne sont pas sur le réseau de LGV ou sur des corridors de fret est un enjeu important. La raréfaction des activités économiques dans des départements ruraux associée à un vieillissement de la population mériterait davantage d'attention car, par exemple, les collectivités sont confrontées à des ressources financières insuffisantes pour entretenir leur patrimoine.

Ensuite, une recherche et développement active associée à un outil industriel performant est un gage de compétitivité à l'image de l'Allemagne : quelle place donne-t-on aux activités industrielles au sein d'espaces périurbains de plus en plus organisés autour d'activités tertiaires ?

Enfin, la France dispose d'une façade maritime importante qui est un atout à l'heure de la mondialisation. La vocation des ports ne doit pas se limiter à importer des produits manufacturés issus de pays à bas salaires.

- Fixer des priorités et programmer les projets

Dans l'évaluation financière du SNIT, il est précisé que celui-ci ne serait réalisé qu'à hauteur de 70 à 80% compte tenu des tensions sur les finances publiques. Il faudra donc nécessairement fixer des priorités parmi les projets tout en conservant les objectifs du Grenelle de l'environnement. Pour éviter tout arbitraire, une politique d'aménagement des territoires devrait conduire à fixer des priorités parmi les projets du SNIT pour déboucher sur la programmation de leur réalisation.

Avant même que le SNIT ne soit adopté, sa réalisation est déjà commencée puisque ce schéma contient des projets qui sont très avancés ou sur le point d'être lancés. Qu'en sera-t-il des autres ? L'Etat doit s'organiser pour mettre en œuvre le Grenelle de l'environnement dans le domaine des infrastructures de transport.

La création d'un Commissariat aux infrastructures durables permettrait de donner de la cohérence et de l'efficacité à la politique des transports. S'appuyant sur des travaux tels que ceux de la DATAR, du CESE ou des CESER, ce Commissariat aiderait en amont à l'évaluation des besoins en infrastructures et à leur équilibrage entre les différents modes. Il interviendrait ensuite en proposant une programmation opérationnelle des projets conjuguant les priorités dans l'aménagement des territoires et les capacités globales de financement. L'AFITF participerait ensuite à la mise en place des financements au titre de l'Etat et des cofinancements entre les différents partenaires. Enfin, ce Commissariat aurait la responsabilité de coordonner toutes les évaluations ex post des projets réalisés afin d'accélérer les retours d'expériences pour les opérations à venir.

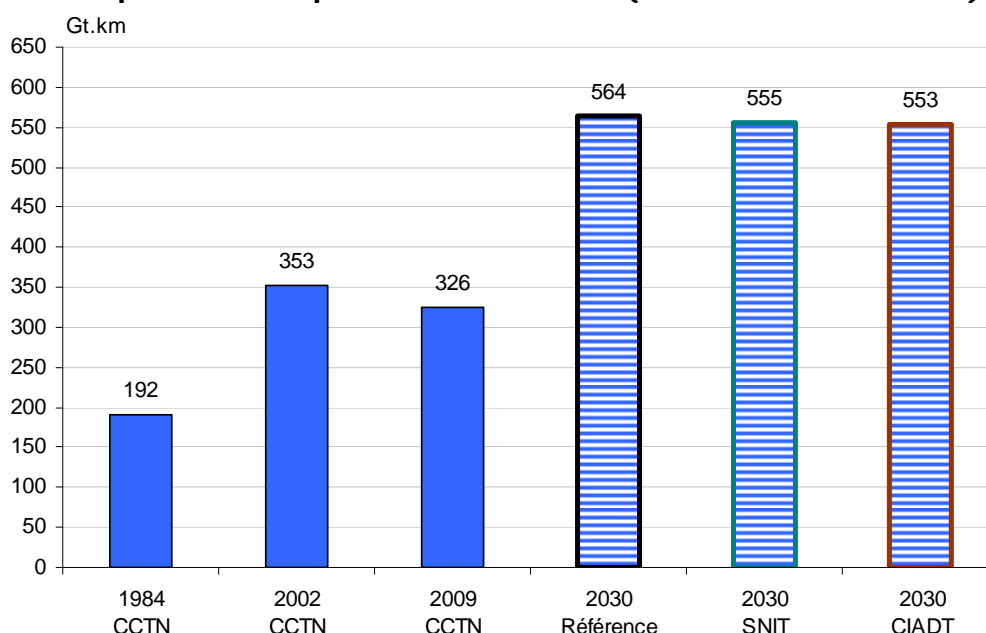
Nicolas LELEU
leleun@fnfp.fr

SNIT : décryptage des prévisions de trafics

Le rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport publié récemment est très riche d'enseignements. Il est désormais possible de mettre en vis-à-vis les prévisions de trafics (voyageurs et fret) avec l'enveloppe financière du SNIT. Le report de fret vers le fer relève avant tout du volontarisme. En 2030, le partage du trafic entre les différents modes sera peu différent de l'actuel. L'usage de la route étant alors essentiel, les moyens affectés à ce mode dans le cadre du SNIT sont très insuffisants.

■ Marchandises : faible impact des projets du SNIT

✓ Comparaison des prévisions sur le fret (tous modes confondus)



Gt.km = milliard de tonnes.kilomètres

CCTN : Commission des Comptes des Transports Nationaux

CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18/12/2003

Source : Rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport

NB : Pour tous les travaux de prospective liés au SNIT, l'année de référence est 2002 qui est assez ancienne au regard du partage du trafic entre les modes de transport. Pour plus de lisibilité, l'année 2009 a été ajoutée.

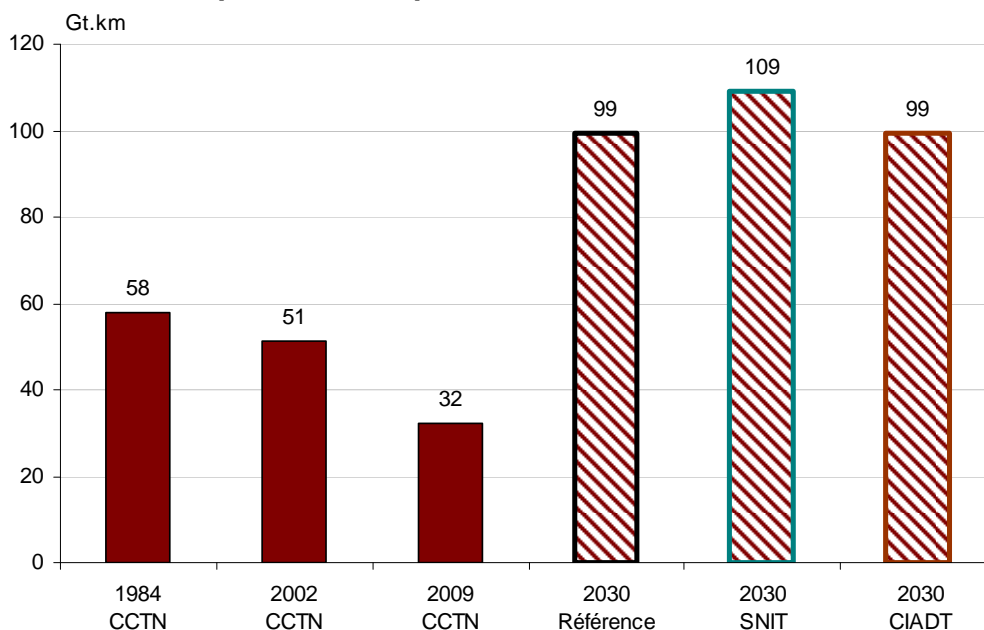
Le graphique ci-dessus compare trois prévisions à l'horizon 2030 : celle d'un scénario de référence, celle retenue pour le SNIT et celle associée au CIADT de décembre 2003. Il en ressort que les orientations du Grenelle de l'environnement traduites dans le SNIT ne modifient pas la demande en transport de marchandises au cours des 20 prochaines années. Ces orientations ne traduisent pas des changements de comportements qui auraient pour effet que la croissance du fret serait plus modérée que celle de l'ensemble de l'économie. Les écarts entre ces trois

prévisions sont inférieurs à 2%, un pourcentage très en-deçà des aléas portant sur leur réalisation.

De 1984 à 2009, le transport de marchandises a progressé de 70% en 25 ans. De 2009 à 2030, il devrait augmenter dans la même proportion, en 21 ans, selon les hypothèses associées au SNIT

Des divergences apparaissent entre ces trois prévisions en fonction du partage modal, principalement entre la route et le rail.

✓ Comparaison des prévisions sur le fret ferroviaire



Source : Rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport

Concernant le fret ferroviaire, l'écart avec le SNIT est plus marqué que pour l'ensemble des modes. Ces trois scénarios ont en commun d'être très optimistes concernant le redressement de ce mode. La référence en 2002 conduit à doubler son activité d'ici 2030 et celle en 2009, à la tripler. Les Schémas de Services Collectifs prévoient déjà de tripler le fret ferroviaire il y a une dizaine d'années.

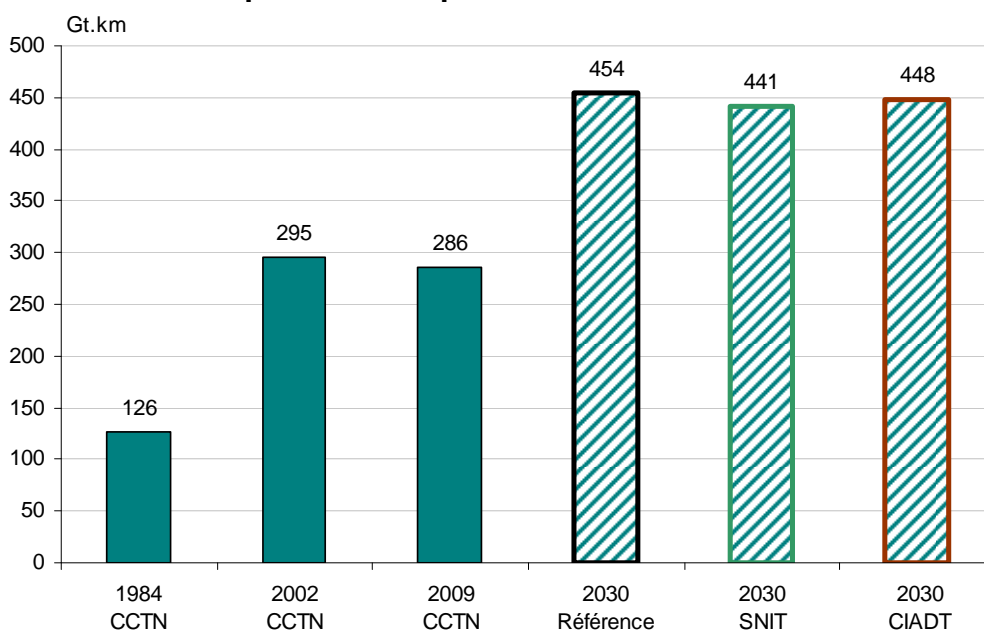
Dans les faits le volume du fret transporté par le fer n'a cessé de se replier depuis un point haut atteint en 1974 avec 73 milliards de tonnes.kilomètre. A l'époque de très gros volumes étaient transportés pour le compte des charbonnages et de la sidérurgie.

En suivant ces hypothèses, nous nous situons en 2030 à un niveau supérieur d'au moins 40% à celui historique de 1974.

Le fret ferroviaire représente à peine 10% du fret actuellement, contre 30% en 1984. Sa capacité à reprendre des parts de marché sur la route est donc très limitée : transférer 1% du fret de la route vers le rail équivaldrait à accroître l'activité de ce dernier de 10%.

Le fret routier devrait s'accroître de 50 à 60% d'ici 2030. Les investissements routiers du SNIT sont alors sous-dimensionnés face à cette évolution.

✓ Comparaison des prévisions sur le fret routier



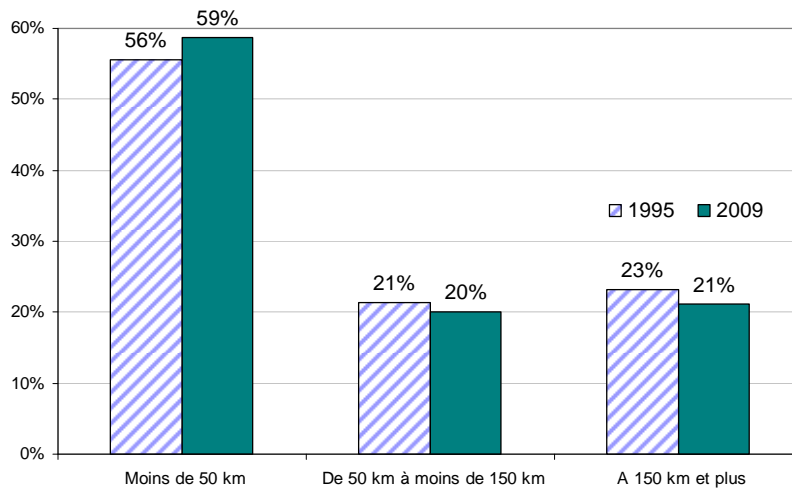
Source : Rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport

■ Prendre en compte le partage entre courtes et longues distances

Depuis 1995, le fret a connu une croissance de 12%, soit 0,8% par an, une évolution inférieure à celle du PIB. Elle s'est traduite par un effet de ciseaux avec -33% pour le transport ferroviaire et +24% pour celui routier. Ainsi, la part modale du transport routier est-elle passée entre 1995 et 2009 de 81% à 88%, pendant que celle du transport ferroviaire évoluait de 17% à 10%. Les trois quart du recul du secteur ferroviaire sont imputables au transport international et de transit qui représente 30% de cette activité.

Pour que fret ferroviaire passe d'une part de marché de 10% à 25%, comme cela a été annoncé à la suite du Grenelle de l'environnement, il faudrait qu'il augmente son activité de plus de 150% (en faisant l'hypothèse forte que le fret, tous modes confondus, soit en croissance « zéro »). Ce constat met en évidence les capacités limitées de ce mode à se substituer à la route. Au total, le mode routier a accompagné la demande en transport de marchandises en compensant le recul du mode ferroviaire.

✓ Répartition des tonnages transportés par la route selon la distance en charge



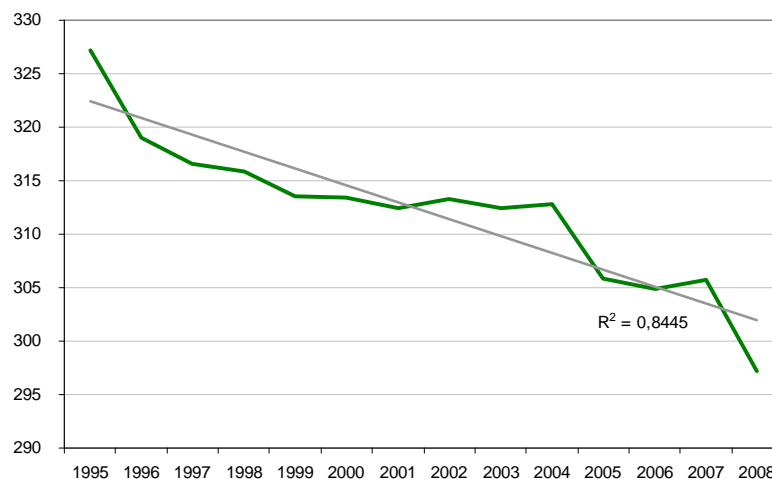
Source : SOeS, enquête TRM

A côté de ces questions de capacités, le transport routier est très adapté aux courtes distances, étant non substituables pour les derniers kilomètres. De 1995 à 2009, la part des tonnages transportés par la route sur moins de 50 Km est passée de 56 à 59% ; parallèlement, celle à plus de 150 Km baissait de 23 à 21%. Le transport routier à moins de 50 Km se développe plus rapidement que l'ensemble. De plus, la longueur moyenne des trajets supérieurs 150 Km

est en baisse régulière sur la période : 327 Km en 1995 – 297 Km en 2009, soit 30 Km de moins.

Les projets ferroviaires du SNIT permettront-ils par leurs capacités et leur exploitation d'accompagner la croissance du fret sur longue distance ? Parallèlement, les capacités des infrastructures routières, notamment dans les espaces périurbains, seront-elles en mesure de supporter l'évolution de la demande en transports sur de courtes distances ?

✓ Kilométrage moyen par la route pour des distances de prise en charge au-delà de 150 Km



Source : SOeS, enquête TRM

■ Apporter de la cohérence grâce à une approche par grand corridor

Le SNIT gagnerait, comme cela a été noté, à prendre davantage en compte les déplacements à courte distance qui sont les plus fréquents, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Pour ce qui est des déplacements à longue distance, le SNIT a cherché à mettre en correspondance les projets de développement ferroviaires avec les flux européens. Ce rapprochement gagnerait à être quantifié par des flux, notamment pour les marchandises.

Le territoire est traversé par quelques grands corridors aussi bien routiers que ferroviaires. Pour apprécier le report d'une partie du fret routier vers le rail, il faudrait mesurer le trafic sur ces corridors et sa répartition actuelle entre les différents modes. Les projets ferroviaires inscrits au SNIT offriront de nouvelles capacités avec notamment les autoroutes ferroviaires. Que représenteront ces capacités face à une croissance, même très modérée, du fret au cours des 20 à 25 prochaines années ?

✓ Autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg (France-Luxembourg)

	Nombre	Objectif actuel	Vers 2012-2014	Horizon 2020
Remorques / an		30 000	300 000	1 000 000
A/R quotidiens (*)		1	10	33
Remorques / jour (*)		80	820	2740

(*) calcul FNTP

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la réalisation de deux autoroutes ferroviaires a été confirmée avec comme objectif à l'horizon 2020 de transférer de la route vers le rail 2 millions de camions soit environ 50% du trafic. Cet objectif est-il atteignable ? La première autoroute ferroviaire Perpignan – Bettembourg devrait transporter actuellement 30 000 remorques par jour, pour passer à 300 000 d'ici 2014 et 1 000 000 à l'horizon 2020.

Le SETRA a publié en juillet 2009 une étude donnant les conclusions du sondage de circulation 2004-2005 qui compare les évolutions observées par rapport au précédent réalisé en 1996-1997. Les cartes contenues dans ce document avec les flux de poids lourds gagneraient à être mises en face des capacités actuelles et futures inscrites au SNIT du réseau ferré. Cette étude du SETRA s'appuie sur des comptages des poids lourds à la frontière espagnole sur l'A63 et l'A9. Sur la première autoroute, en 2004-2005 il passait en moyenne dans les deux sens de circulation 7 600 poids lourds de 4 essieux et plus par jour et 9 600 sur la seconde. De 1995-1996 à 2005-2006, le trafic de poids lourds a progressé de 69% (6,8%/an) sur l'A63 et de 118% (10,2%/an) sur l'A9.

En faisant l'hypothèse que ces rythmes de progression du trafic s'infléchissent à 3 ou 4% par an en moyenne d'ici 2020 et que les autoroutes ferroviaires fonctionnent aux capacités retenues pour 2014 et 2020, celles-ci n'absorberaient que 6 à 8% du trafic

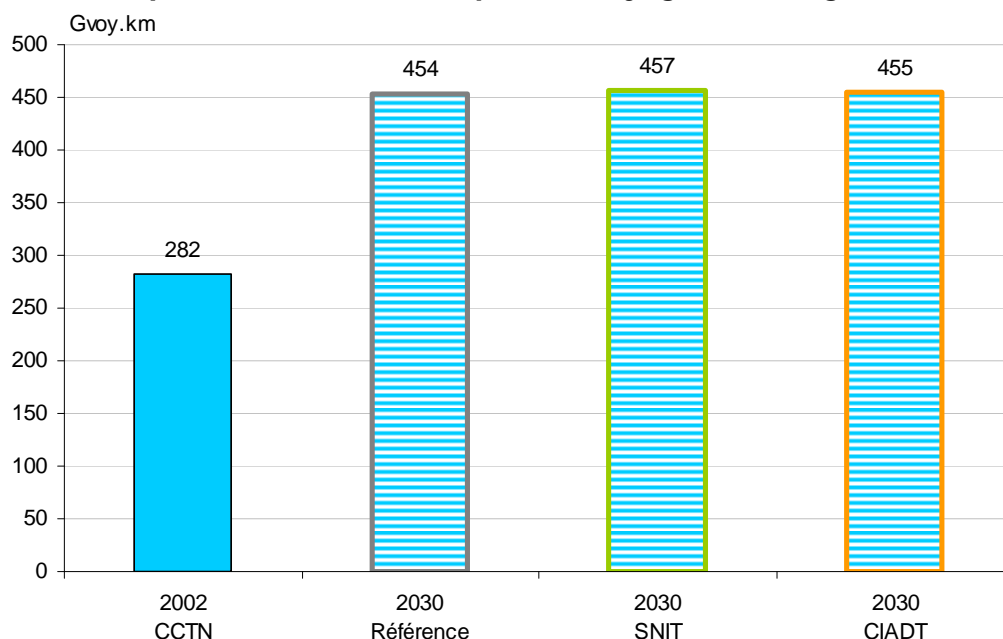
en 2014 et 15 à 25% en 2020. Il faudra donc que le réseau autoroutier sur ces deux axes supporte une augmentation de trafic de poids lourds entre 2005-2006 et 2020 voisine de 20% sur l'A63 et de 50% sur l'A9.

Par ailleurs, une autoroute ferroviaire utilisée à plein régime en 2020 verra passer près de 33 trains allers et retours quotidiens. Cela se traduira alors par un train dans chaque sens toutes les 10 minutes si cet équipement est ouvert en permanence. Toutes les nuisances sonores émises par ces trains ne sont pas encore totalement prises en compte. L'engorgement du réseau ferré à l'approche des grandes agglomérations ne l'est pas plus. A titre d'exemple, le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) qui avait fait l'objet d'un débat public d'octobre 2001 à février 2002 ne progresse que lentement.

Cette illustration visant à rapprocher les hypothèses sur les autoroutes ferroviaires à la situation présente du trafic de poids lourds est éclairante du besoin de cohérence qui devra être apportée au SNIT. En définitive, il s'agit de décliner les prévisions générales de trafic par infrastructure afin de mesurer la capacité des nouveaux projets à absorber la croissance. Dans le cas contraire, il serait bon de voir comment adapter les capacités du réseau existant quelque soit le mode.

■ Voyageurs : prolongement des tendances actuelles

✓ Comparaison des prévisions sur le transport de voyageurs à longue distance (>50 Km)



Gvoy.km = milliard de voyageurs.kilomètres

CCTN : Commission des Comptes des Transports Nationaux

CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18/12/2003

Source : Rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport

NB : Contrairement au transport de marchandises pour lequel il a été possible d'avoir un point de référence récent en 2009, cela n'a pas été le cas pour le transport de voyageurs. En effet, les données reprises ici portent sur les déplacements à plus de 50 Km. Or, les séries correspondantes qui sont issues d'un modèle ne sont pas rendues publiques.

Les orientations retenues dans le cadre du Grenelle de l'environnement n'auraient pas d'impact sur la mobilité des personnes à plus de 50 Km sur le territoire métropolitain. Les écarts entre les trois prévisions présentées ci-dessus sont minimes. Des modifications à attendre dans les comportements sont plus nettes lorsque cette prévision est éclatée par mode.

La progression des déplacements par la route est à peine ralentie, car le plus souvent il n'y a pas d'alternative à ce mode, notamment pour les espaces ruraux. Toutefois, le scénario lié au SNIT anticipe de façon surprenante une baisse significative du transport par car à plus de 50 Km qui est pourtant économique et peu polluant pour un service que le train ne peut pas assurer. Au total, l'accroissement des déplacements par la route se situerait entre +54% et +57% sur la période 200-2030.

Le rail sous l'effet du développement du réseau de LGV progresse surtout avec le scénario associé au SNIT. Les écarts entre les trois projections à l'horizon 2030 sont très nets en variant de +61% (Référence)

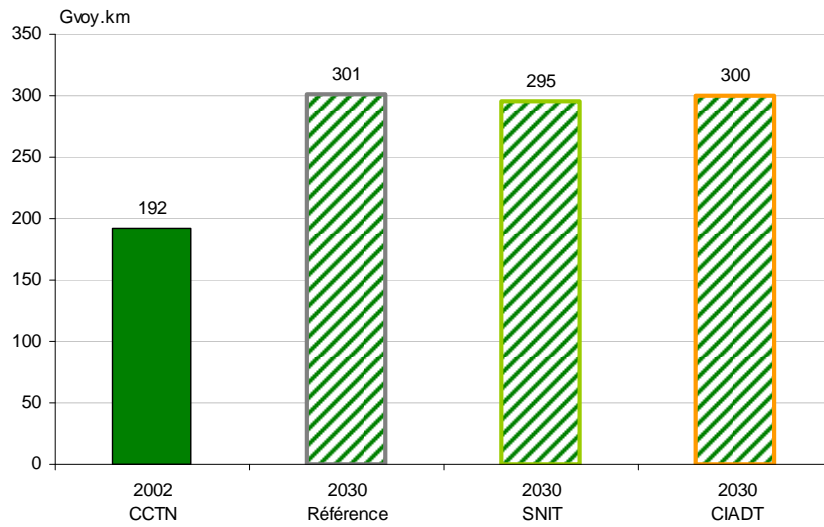
à +80% (SNIT). Ce développement se fait comme cela se constate aujourd'hui au détriment du transport aérien.

Concernant ce dernier, le scénario de référence table sur au moins un doublement des déplacements par avion. Avec les projets du SNIT, cette progression serait de +80%, équivalente à celle par le rail, et supérieure à celle pour les déplacements par la route.

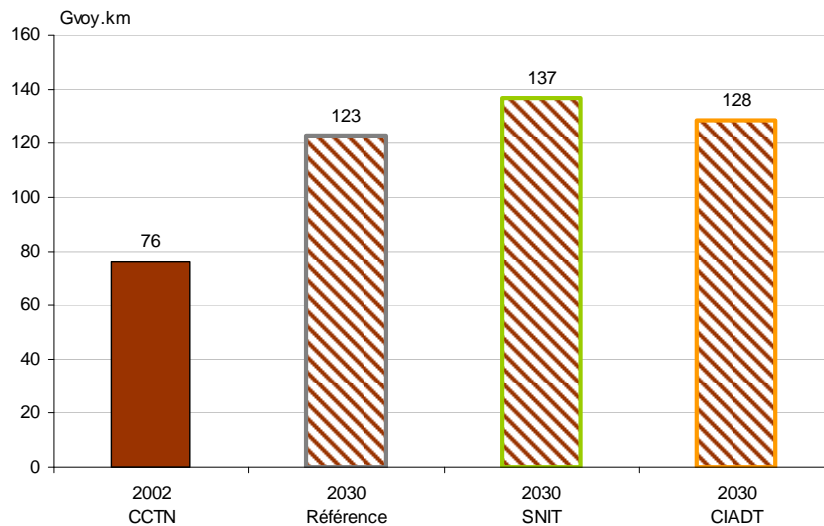
Ces anticipations d'ici 2030 ne doivent pas faire oublier qu'en 2002 comme dans 20 ans les deux tiers des déplacements à plus de 50 Km se font par la route. La progression relative du rail vis-à-vis de l'avion porte sur des trajets à longue distance pour lesquels la demande est soutenue. Sur ce segment la route peut être moins pertinente, ce qui n'est pas le cas des trajets intermédiaires.

Prolongeant le constat fait pour le fret, ceci fait de nouveau ressortir pour les voyageurs la disproportion entre les financements qui pourraient être alloués dans le cadre du SNIT au rail par rapport à la route.

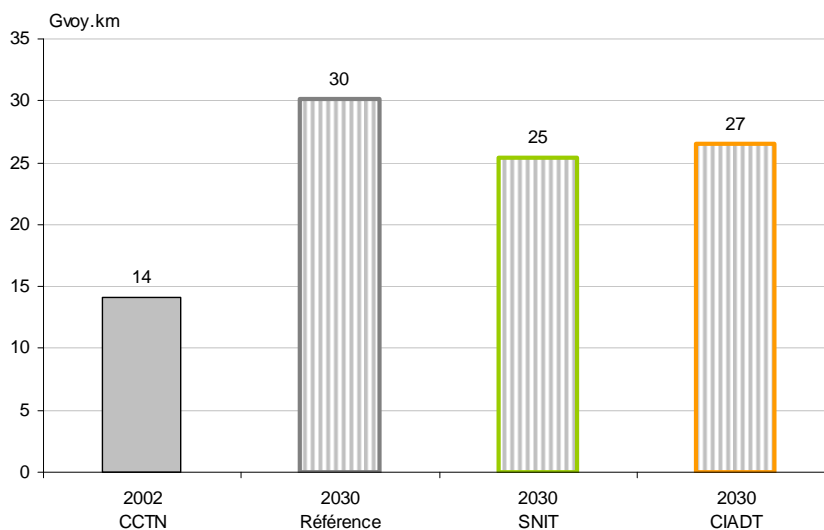
✓ **Route : prévisions sur le transport de voyageurs à longue distance (>50 Km)**



✓ **Fer : prévisions sur le transport de voyageurs à longue distance (>50 Km)**



✓ **Air : prévisions sur le transport de voyageurs à longue distance (>50 Km)**



Source : Rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport

■ Contradiction entre prévisions de trafics et investissements du SNIT

Tant dans le domaine des voyageurs que dans celui des marchandises la route totalise environ 90% des trafics. Les trois hypothèses pour 2030 - scénario de Référence, SNIT et CIADT de décembre 2003 – ne bouleversent pas fondamentalement cette ligne de partage.

Cela tient à au moins trois raisons

- les derniers kilomètres ne peuvent être assurés par un autre mode ;
- les alternatives à la route sont souvent inexistantes, notamment sur les territoires ruraux ;
- la route offre une flexibilité qui n'est pas atteignable par les autres modes.

Les projets du SNIT affichent une alternative à la route, alors qu'il aurait été plus juste de parler de complémentarité. Ce volontarisme se lit notamment dans les prévisions sur le fret ferroviaire et dans l'enveloppe financière qui est à 85% non routière.

Il y a finalement une contradiction entre le fléchage des investissements à réaliser dans le cadre du SNIT et les résultats que l'on peut en attendre sur le partage du trafic entre les différents modes au cours des vingt prochaines années.

Puisque l'essentiel de la croissance du trafic au cours des vingt prochaines années sera supporté par la route, les moyens qui y sont consacrés dans le cadre du SNIT semblent bien dérisoires. A la différence du réseau de LGV qui sera encore en phase de développement d'ici 2030, celui routier, qui est mature, nécessitera que des moyens très importants soient affectés à sa modernisation faute de quoi se patrimoine se dégradera de façon accélérée.

Nicolas LELEU
leleun@fnfp.fr

Source : tous les documents cités sont téléchargeables à l'adresse ci-dessous.
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-schema-national-d.html>

✓ Principaux résultats sur les trafics de marchandises

Mode	Croissance 2002 – 2030 Référence	Parts modales 2002	Parts modales 2030 Référence	Parts modales 2030 SNIT	Parts modales 2030 CIADT	Transferts modaux 2030 SNIT (Gt.km)	Transferts modaux 2030 CIADT (Gt.km)
Route	54%	85%	82%	80%	81%	-12,8	-6,3
Circulation poids lourds	45%	-	-	-	-	-1,1	-0,5
Fer	94%	14%	17%	18%	17%	9,6	0
Voies navigables	45%	1%	1%	1%	1%	non significatif	non significatif
Autoroutes maritimes	0%	0%	0%	1%	1%	4,4	6,2
Non routier	89%	15%	18%	20%	19%	13,9	6,1
TOTAL	59%	100%	100%	100%	100%	-	-

Gt.km = milliard de tonnes.kilomètres

✓ Principaux résultats sur les transports de voyageurs à longue distance (>50Km)

Mode	Croissance 2002 – 2030 Référence	Parts modale 2002	Parts modales 2030 Référence	Parts modales 2030 SNIT	Parts modales 2030 CIADT	Transferts modaux 2030 SNIT (Gvoy.km)	Transferts modaux 2030 CIADT (Gvoy.km)
Route	57%	68%	66%	64,50%	66%	-6,1	-0,7
Circulation VP	57%	-	-	-	-	-3,0	-0,3
Fer	61%	27%	27,50%	30,50%	29%	14,1	5,8
Air	114%	5%	6,50%	5%	5%	-4,8	-3,6
TOTAL	61%	100%	100%	100%	100%	-	-

Gvoy.km = milliard de voyageurs.kilomètres

Source : Rapport d'évaluation globale du projet de schéma national des infrastructures de transport

TERRITOIRE ET INFRASTRUCTURES

Point d'avancement sur les projets de transports du Grand Paris

Les débats publics consacrés aux projets de transports en Ile-de-France, Grand-Huit et Arc express se sont achevés fin janvier. Un compromis a été trouvé entre l'Etat et la région Ile-de-France pour faire émerger un seul et unique projet : Grand Paris Express, qui devrait être achevé d'ici 2025. Cette boucle en rocade autour de Paris accompagnera d'autres aménagements devenus urgents comme le prolongement de la ligne 14 du métro, celui de la ligne E du RER et la modernisation de lignes existantes. L'ensemble des investissements est évalué à 32,4 milliards d'euros.

1. Grand Paris Express et Plan de mobilisation

Le projet de métro en rocade autour de la capitale est colossal : entre 120 et 170 kilomètres, 70 gares environ, 12 ans de travaux, 20,5 milliards d'euros d'investissement.

Suite aux deux débats publics qui se sont déroulés en parallèle entre le 1^{er} septembre 2010 et le 31 janvier 2011 sur le Grand-Huit d'une part et sur Arc Express d'autre part, l'Etat et la région Ile-de-France sont arrivés à s'entendre pour aboutir à un seul projet désormais appelé le Grand Paris Express. Un désac-

cord persiste toutefois sur la desserte du plateau de Saclay par ce nouveau réseau. En 2011 et 2012, un accord définitif sur le tracé et l'emplacement des gares doit intervenir et les enquêtes publiques seront lancées. Les travaux s'étaleront de 2013 à 2025.

Le projet de rocade autour de Paris ne sera pas le seul à voir le jour ces prochaines années. L'accord entre l'Etat et la région intègre le « plan de mobilisation » de cette dernière : 60 projets à réaliser avant 2020 (dont 24 déjà engagés).

✓ Les projets du Plan de mobilisation de la région Ile-de-France

En urgence

Schéma directeur du RER D	500 M€	2017
Schéma directeur du RER C	500 M€	2017
Etudes pour le doublement du tunnel Chatelet-Gare du Nord	-	-
Métro ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen	1000 M€	2017
Total	2000 M€	

Opérations à accélérer sur 2007-2013

RER B+ Nord	220 M€	2012
Gare EOLE Evangile	120 M€	2015
Tangentielle Nord 1 ^{ère} phase	450 M€	2014
Tram-train Massy-Evry	280 M€	2017
Métro ligne 8 à Créteil Parc des sports	85 M€	2011
Métro ligne 4 à Bagneux 2 ^{ème} phase	260 M€	2017
Métro ligne 12 à Aubervilliers 2 ^{ème} phase	150 M€	2017
Tramway T2 - Pont de Bezons	200 M€	2012
Tramway T5 - Saint-Denis-Garges-Sarcelles	160 M€	2012
Tramway T1 - Asnières-Gennevilliers	130 M€	2012
Tramway T7 - Villejuif-Juvisy	290 M€	2013
Tramway T6 - Châtillon-Vélizy-Viroflay	350 M€	2014
Tramway T8 - Saint-Denis-Epinay-Villetaneuse	220 M€	2014
Débranchement T4	150 M€	2016
TCSP Sénart-Evry	60 M€	2011
TCSP Pompadour-Sucy	80 M€	2012
BHNS Barreau de Gonesse	50 M€	2013
Pôle de Pompadour	35 M€	2013
Pôle de Versailles	70 M€	2015
Pôle de Nanterre Université 2 ^{ème} phase	40 M€	2015
Total	3400 M€	

Opérations à accélérer sur 2014-2020

Barreau de Gonesse ferroviaire	200 M€	2017
Tangentielle Nord 2 ^{ème} phase	530 M€	2016
Tangentielle Ouest à Achères	250 M€	2016
Tram-train Massy-Evry (suite)	50 M€	2020
Métro ligne 11 à Montreuil	480 M€	2018
Tramway T3 - Porte d'Asnières	200 M€	2014
Tramway T1 - Val de Fontenay	400 M€	2016
Tramway T7 - Villejuif-Juvisy 2 ^{ème} phase	180 M€	2015
Tramway T4 - Bondy-Noisy-le-Sec	70 M€	n.d.
Tramway Y Evangile (suite)	200 M€	n.d.
Tramway RD5	200 M€	n.d.
TCSP Sénart-Evry (suite)	90 M€	n.d.
TCSP Saint-Quentin - Orly (suite)	200 M€	n.d.
TCSP Massy - Arpajon	p.m.	p.m.
Total	3050 M€	

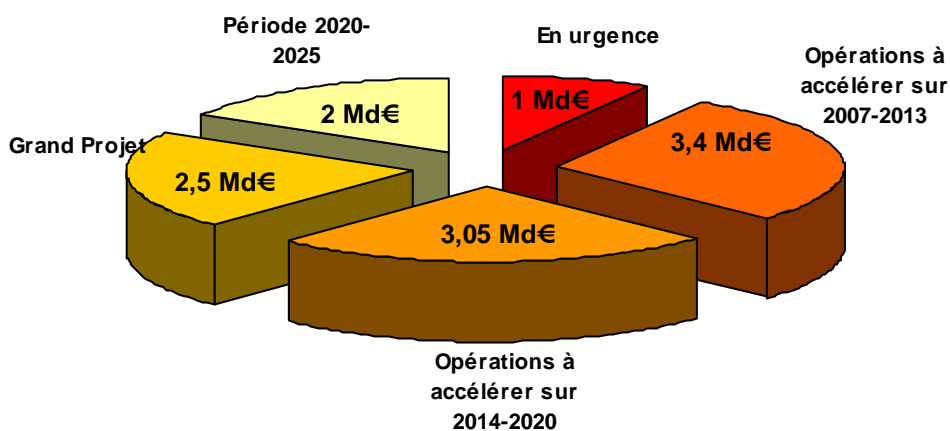
Grand Projet

Prolongement du RER E EOLE à l'Ouest	2500 M€	2020
--------------------------------------	---------	------

Période 2020-2025

Réserve pour besoin pour la période 2020-2025	2000 M€	
---	---------	--

✓ Répartition dans le temps du financement des projets du Plan de mobilisation



Note : Le prolongement de la ligne 14 n'est pas pris en compte dans le financement des projets en urgence.

Source : STIF

2. Un plan de financement ambitieux

Le coût de l'ensemble de ces opérations est évalué à 32,4 milliards d'euros : 20,5 milliards d'euros pour le Grand Paris Express et 11,9 milliards d'euros pour la modernisation du réseau existant. Tous les acteurs participeront au financement : Etat, collectivités territoriales, entreprises et particuliers.

- L'Etat devrait contribuer à hauteur de près de 10 milliards d'euros :

=> 2,65 milliards d'euros au titre des contributions budgétaires pour la modernisation du réseau existant entre 2010 et 2025

=> 5,1 milliards d'euros correspondant à la dotation en capital de la Société du Grand Paris (4 milliards d'euros) et à l'IFER RATP (1,1 milliard d'euros)

=> Environ 2 milliards d'euros correspondant aux économies du STIF liées à la réforme de la taxe pro-

fessionnelle et à l'évolution de la TVA sur les subventions versées par le STIF.

- Les collectivités (région, STIF et départements) contribueront à hauteur de 11,2 milliards d'euros :

=> 8,8 milliards d'euros financés par le STIF, la région Ile-de-France et les départements pour la modernisation du réseau existant entre 2010 et 2025 et pour la mise en accessibilité du réseau avant 2020.

=> 1,6 milliard d'euros par la région et les départements pour la construction du métro automatique

=> 0,8 milliard d'euros correspondant à la redevance d'usage payée par le STIF

- Des ressources fiscales nouvelles à hauteur de 9,2 milliards d'euros :

=> Les particuliers paieront dès 2011 une « taxe spéciale d'équipement » qui figurera sur les avis d'imposition de la taxe d'habitation et des taxes foncières. Elle devrait rapporter 1,7 milliard d'euros pour financer le plan de modernisation régional.

=> Les entreprises franciliennes devront s'acquitter de deux taxes basées sur leur immobilier : la taxe sur

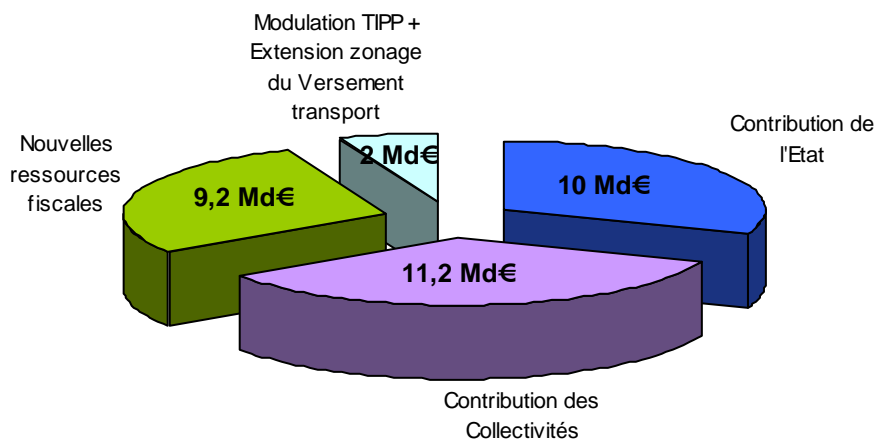
les bureaux dont le montant est définie en fonction de la zone où se situent les locaux (qui rapportera 300 millions d'euros pour le plan de modernisation et 3,8 milliards d'euros pour le financement du Grand Paris Express) et la redevance sur la création de bureau qui est augmenté de 40% (et qui rapportera 1,7 milliard d'euros pour le plan de modernisation).

=> Enfin de nouvelles ressources sont créées au profit du fonctionnement du STIF, comme la révision du zonage du versement transport, qui rapporteront 1,7 milliard d'euros.

La question du coût de fonctionnement se pose également. Un rapport sera remis au Parlement au plus tard le 31 décembre 2013 ; il évaluera les besoins nécessaires pour finaliser les investissements. Une réévaluation de la part régionale de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) et du versement transport pourra alors être envisagée. Ces ressources pourraient rapporter respectivement 1 milliard d'euros et 800 millions d'euros supplémentaires.

Source : STIF

✓ **Répartition du financement des projets du Grand Paris**



Sylvain Siméon - simeons@fntp.fr

ACTUALITE DOCUMENTAIRE

MARS 2011

■ Des sites Web à visiter

- <http://www.polis-online.org/>

Polis est un réseau regroupant les principales villes et régions européennes qui œuvrent ensemble au développement de technologies et de politiques innovantes dans le domaine du transport local. L'objectif est d'améliorer le transport local en recourant à des stratégies intégrées qui prennent en compte les enjeux tant économiques, sociaux qu'environnementaux de notre société. C'est la raison pour laquelle Polis favorise les échanges d'expériences et les transferts de connaissance entre les autorités locales et régionales d'Europe.

- <http://www.isted.com/>

Association à but non lucratif, l'ISTED (Institut des Sciences et des Techniques de l'Équipement et de l'Environnement pour le Développement) est une plate-forme de réflexion, d'information et d'action au service de ses membres publics et privés dans les secteurs de l'équipement, des transports, de l'aménagement et de l'environnement. Il contribue à leur action internationale – prioritairement dans les pays hors OCDE – à la valorisation du savoir-faire français dans le monde et à la mise en œuvre de programmes internationaux avec les responsables des pays tiers.

<http://www.lgvsudeuropeatlantique.org/>

Mettre Bordeaux à 2h05 de Paris sur la base d'une vitesse commerciale de 300 km/h générant de 3,6 à 5 millions de voyageurs supplémentaires par an. S'ouvrir vers le sud de l'Europe et la péninsule ibérique par la façade atlantique. Libérer la ligne existante pour les trains de marchandises et les TER. Favoriser le transfert de la route et de l'aérien vers le rail. Tels sont les principaux atouts de ce projet ambitieux qui sont développés sur ce site.

■ Vos lectures

Numéros spéciaux - Dossiers

- « **Innovation & Génie civil** »
– Travaux, n°877 Janvier 2011 – 110 pages
- « **L'eau – Travaux maritimes et fluviaux** »
– Travaux, n°878 Février 2011 – 74 pages

Ouvrages

- « **Gares et dynamiques urbaines Les enjeux de la grande vitesse** » / **TERRIN** (Jean-Jacques) . – Paris : Editions Parenthèses, janvier 2011 – 217 pages
Prix : 20,90 euros

Le train à grande vitesse a bouleversé les échelles géographiques et temporelles des territoires urbains qui l'accueillent, amenant ces derniers à réévaluer la double relation qu'ils entretiennent avec le global et le local, et à développer des enjeux et des dynamiques urbaines mettant à jour une nouvelle image des villes européennes et de leurs gares. Croisant les regards de chercheurs, d'experts et de responsables locaux sur les villes de Barcelone, Lille, Lyon, Marseille, Rotterdam et Turin, l'ouvrage dévoile les alliances innovantes qui se tissent entre les secteurs publics et privés, le rôle du marketing urbain dans l'accroissement de l'attractivité d'un territoire et analyse l'importance accordée dans ces projets à la qualité de l'architecture et des espaces publics.

- « **Innovier pour servir la mobilité durable** » / GAUTHIER (Dominique) – Paris : Transdev Direction de la Communication, 2011. – 336 pages
Prix : non communiqué

Avec ce livre blanc sur les transports publics, l'auteur trace les grandes lignes d'un programme d'actions en faveur de la mobilité durable. Innovation dans les technologies, mais aussi et surtout dans l'assemblage des réseaux et de services. Sans oublier l'innovation sociale, au service de l'efficacité des collaborateurs des entreprises. Et dans un contexte de difficultés de financement public, il faut innover « utile ». Inventer de nouvelles réponses, économiquement viables, tout en satisfaisant les besoins croissants. Bref, des solutions durables de mobilité pour un secteur en pleine mutation.

- « **2033. Atlas des futurs du monde** » / RAISSON (Virginie) – Paris : Robert Laffont, 2011 – 223 pages
Prix : 29 euros

A quoi la planète ressemblera-t-elle en 2033 ? Pourra-t-elle supporter un degré de plus et deux milliards d'habitants supplémentaires ? De quoi manquerons-nous ? Devrons-nous nous passer de pétrole ? Y aura-t-il des guerres pour l'eau ? Rien ne permet de prédire l'avenir du monde. Pourtant, dès aujourd'hui, des forces sont en jeu et modèlent des lendemains possibles souligne l'auteur. Préparé par Mme Virginie RAISSON, chercheuse et analyste en relations internationales, directrice du LEPAC, laboratoire privé de géopolitique et prospective, l'ouvrage entend déchiffrer les futurs en gestation par des cartes et des graphiques souvent spectaculaires. Dépassant « le seul constat sombre sur l'état du monde », il entend également « repérer ce qui est ouvert et possible ».....

■ Vos colloques

Novembre 2011

- « **SOLUTRANS Salon international des Solutions Transport** »
29 au 03 décembre 2011 – Lyon - Eurexpo
[Contacts et inscription](#)
Comexposium
Tél. +33 1 76 77 11 11
Fax.+33 1 76 77 12 12
E-mail : info@comexpo-paris.com
www.comexpo-paris.com

Juin 2012

- « **Transports publics 2012** »
5 au 7 juin 2012 – Paris, Expo Porte de Versailles
[Contacts et inscription](#) :
GIE Objectif transport public
Tél. + 33 1 48 74 04 82
Fax.+ 33 1 48 74 08 54
E-mail : salon@transportpublic.com
www.transportspublics-expo.com

Paul-Henri Guillot
guillotph@fntp.fr

Dossiers réalisés par la Direction des Affaires Economiques,
sous la direction de Nicolas LELEU, Directeur

-
- | | |
|--------------------------|--|
| ■ Anne BOUGET | conjuncture marché intérieur, prévisions |
| ■ Jean-Philippe DUPEYRON | analyses structurelles, conjuncture marchés extérieurs |
| ■ Paul-Henri GUILLOT | documentation |
| ■ Arnaud LAVALADE | brèves économiques |
| ■ Nicolas LELEU | crédits d'Etat, aménagement du territoire |
| ■ Sylvain SIMEON | collectivités locales, chantiers de France |
-