



Dossiers Éco

N° 128 – Juillet 2009

BREVES ECONOMIQUES

CONJONCTURE

■ Travaux Publics : dans l'attente d'une reprise au second semestre

Les résultats des enquêtes montrent une chute significative d'activité sur la première moitié de l'année 2009. Toutefois, les effets du plan de relance devraient progressivement se mettre en place pour permettre un redressement au second

semestre. Les perspectives d'activité demeurent encore très incertaines pour l'année 2010, liées en particulier à la commande privée.

■ Les Travaux Publics commentés par les chefs d'entreprises au 1^{er} trimestre 2009

Les commentaires des entrepreneurs de l'enquête d'opinion d'avril 2009 mettent en exergue de

manière prononcée la forte concurrence et les tensions sur les prix parallèle à la baisse d'activité.

■ Conjoncture européenne : la construction en net recul

L'enquête de conjoncture dans la construction en Europe est publiée mensuellement par la Direction Générale pour les Affaires Economiques et Financières de la Commission Européenne. Elle compare les opinions des

entrepreneurs européens de la construction sur leurs perspectives en matière d'activité, d'évolution des prix et de l'emploi. Cet article fait le point sur la crise du secteur dans les principaux pays voisins de la France.

TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES

■ Info chantiers : 1^{er} trimestre 2009

■ Contrat de performance 2008-2012 : une nouvelle politique d'investissements pour la régénération du réseau

Le Contrat de performance signé en novembre 2008 présente les nouveaux objectifs de RFF en ce qui concerne le rééquilibrage des travaux de

régénération et de maintenance : 13 à 14 Md€ sont annoncés pour la remise à niveau du réseau entre 2008 et 2015.

■ Evolution du marché des contournements urbains

Dans le domaine routier, les futurs investissements neufs concernent désormais essentiellement les contournements urbains. Une étude a donc été menée pour évaluer ces futurs inves-

tissements. Les premiers résultats montrent l'existence d'un important marché dont la programmation au-delà de 2013 est difficile à établir.

■ Quelles évolutions pour l'AFITF ?

La prise en compte des objectifs du Grenelle de l'environnement par les collectivités locales nécessite qu'elles engagent d'importants programmes d'investissements au cours des pro-

chaines années. De nouveaux modes de financements doivent être recherchés, d'autant plus que les ressources classiques sont plus difficiles à mobiliser auprès des banques.

■ Prospective 2020 : quels scénarios pour la production électrique française ?

Dans le cadre des groupes de travail de la commission développement économique de la FNTP, une approche prospective des marchés de l'énergie a abouti à l'élaboration de différents

scénarios de production électrique à horizon 2020. Cet article en présente une synthèse et chiffre leurs retombées potentielles, notamment en termes d'activité pour les Travaux Publics.

MAITRE D'OUVRAGE

■ Premières tendances sur les budgets primitifs 2009 des départements

En 2009, une analyse de 78 budgets primitifs de départements montre une évolution du budget total de +4%. Les dépenses de fonctionnement sont toujours en hausse, en revanche, les dépenses d'investissement reculent de 1% par rapport à l'année précédente. Les dépenses

destinées aux Travaux Publics diminuent dans leur globalité de 5% avec un recul marqué des dépenses d'investissement et des subventions versées aux autres maîtres d'ouvrage. Les dépenses d'entretien baissent également mais plus faiblement.

EUROPE & INTERNATIONAL

■ Pays du sud méditerranéen : perspectives pour les infrastructures et activité des entreprises françaises de Travaux Publics

Les infrastructures sont au cœur des projets de développement des pays du sud méditerranéen : développement des transports, accès à l'eau et à l'énergie, environnement sont en effet

des enjeux majeurs pour les populations. Cet article dresse un panorama des nombreux projets en cours et de l'activité des entreprises françaises de Travaux Publics dans cette région.

ACTUALITE DOCUMENTAIRE

■ Sites web recommandés, ouvrages et annonces de colloques

ÉCONOMIQUES...BRÈVES ÉCONOMIQUES...BRÈVES

■ Routes : l'appel de l'Etat au cofinancement

L'Etat a lancé courant mai un appel au cofinancement des collectivités territoriales dans le domaine des routes : régions, départements et grandes intercommunalités seront mobilisés pour l'amélioration du réseau national (11 800 km). Cette démarche vise à accélérer certains travaux routiers et s'inscrit dans le cadre des Programmes De Modernisation des Itinéraires Routiers (PDMI) prévus pour 2010-2014 faisant suite aux anciens Contrats de Plan.

Les préfets de région ont été contactés par le MEEDDAT avec pour mission d'engager des négociations avec les collectivités locales sur les opérations à venir dans le domaine routier. Selon Patrick Dieny, Président de l'Association des Directeurs des Services Techniques Départementaux, l'objectif a été fixé à « un **niveau de cofinancement de 40% des opérations** ».

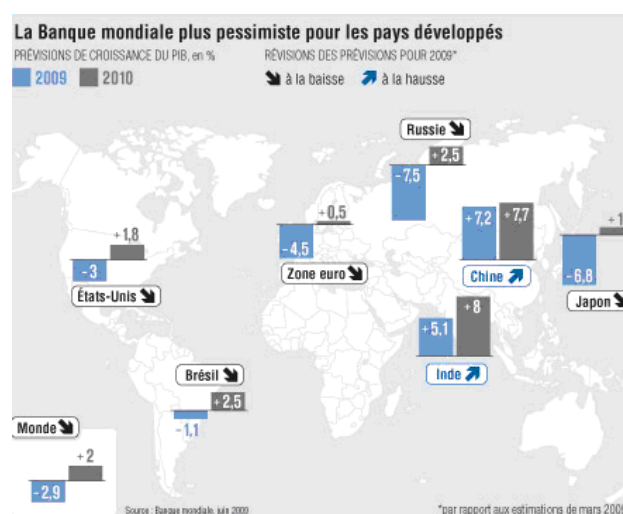
Une liste des projets d'aménagement prioritaires devrait être établie région par région courant juillet avec l'enveloppe correspondante, mais pour l'instant, **seules les régions Midi-Pyrénées, la Picardie et l'Auvergne semblent être prêtes à s'investir**. Des divergences sont apparues à l'échelle départementale, puisque certains Conseils généraux, en raison de tensions financières croissantes, risquent d'être frileux au cofinancement de projets relevant de l'Etat.

☞ *Les départements sont une nouvelle fois mobilisés pour des projets relevant de l'Etat. Certains départements, dans un contexte financier tendu, commencent à émettre des réticences. Le cofinancement des infrastructures reste donc un sujet délicat, et les débats suscités par la publication du rapport Balladur sur la réforme des collectivités territoriales en témoignent.*

■ Sortie de crise : embellie en vue

Le 22 juin dernier, la Banque Mondiale revoyait ses prévisions de croissance par pays à la baisse. Elle table maintenant sur une contraction de 2,9% du PIB mondial pour 2009 (au lieu de -1,7% présenté en mars dernier), avec des **perspectives très variables suivant les pays**.

Les pays développés devraient ainsi enregistrer une contraction de 2,9%, avec un ralentissement de -3% aux Etats-Unis et -4,5% en zone euro, tandis que la croissance annuelle dans les pays en développement est estimée à 1,2% en 2009, tirée par la Chine et l'Inde dont les prévisions ont été revues à la hausse.



Source : Le Figaro, Edition du 23 juin 2009

La Banque Mondiale s'inquiète surtout de la baisse du commerce mondial (recul estimé à 9,7% pour 2009). Elle est rejointe par l'OMC qui a revu elle aussi ses prévisions à la baisse en tablant sur une contraction des échanges mondiaux de -10% en 2009 (au lieu des -9% annoncés en mars dernier).

A l'inverse, les analyses de l'OCDE et du FMI sont de leur côté moins alarmistes qu'ils ne l'étaient il y a quelques mois. Alors qu'elle prévoyait une contraction de 4,3% dans les pays membres pour 2009, l'OCDE a corrigé ce chiffre à 4,1% et prévoit une reprise de 0,7% en 2010 contre 0,1% estimé en mars dernier. Le FMI a lui aussi relevé ses prévisions de croissance mondiale à 2,4% pour 2010 au lieu de 1,9% prévu en avril.

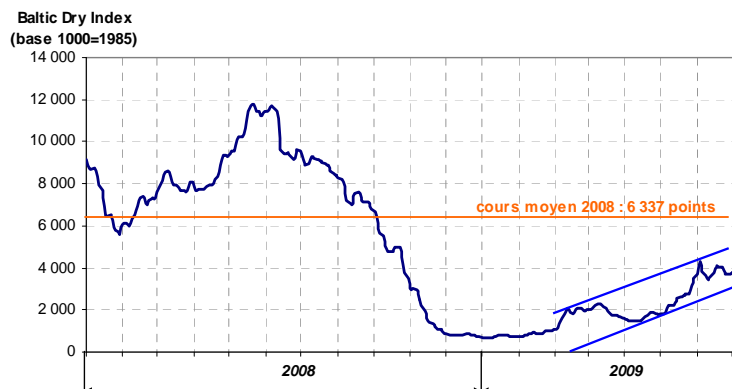
☞ *Il est intéressant de constater que le consensus négatif sur la croissance mondiale se fragmente. Les premiers signes d'embellie apparaissent. Certaines zones devraient s'en sortir plus rapidement que d'autres, la Chine et l'Inde apparaissant clairement comme des moteurs de la croissance mondiale en 2009.*

■ Poursuite de la progression des cours des matières premières et impact sur les TP

Le doute entourant la solidité de la reprise économique a tendance à engendrer une certaine volatilité sur les cours. Une tendance de fond se dégage néanmoins : **les cours des principales commodités sont à nouveau orientés à la hausse.**

Preuve en est le cycle haussier entamé depuis fin 2008 par le BDI (ou *Baltic Dry Index*), indice établi sur une moyenne de prix pratiqués sur 24 routes mondiales de transport en vrac de matières sèches (minerais, charbon, métaux, etc).

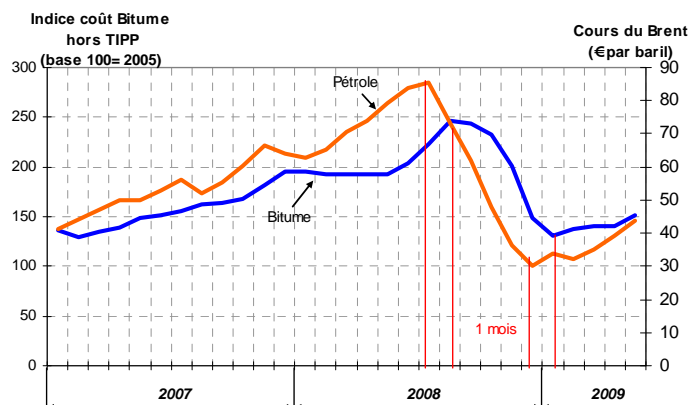
Le BDI est très sensible à la demande dans le commerce mondial ; il se rapproche actuellement de son cours moyen de 2008 (6 337 points), tiré par la demande mondiale en matières premières, principalement celle de la Chine qui a commencé à reconstituer ses stocks de métaux et minéraux depuis le début d'année 2009 pour alimenter son plan de relance.



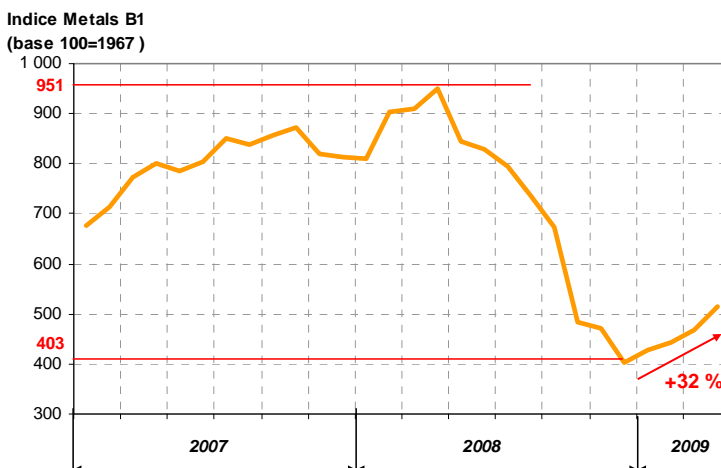
L'évolution de l'indice du BDI anticipe généralement l'évolution des cours des autres matières premières.

Le pétrole et les métaux ont ainsi entamé une hausse depuis début 2009.

Le **prix du bitume** a suivi l'évolution des cours du pétrole, enregistrant une **hausse de +16% entre janvier et mai 2009** (comparaison des cours moyens mensuels). Un décalage temporel existe néanmoins entre ces deux cours, le temps que la hausse du prix du pétrole se répercute sur les prix du bitume.



Même constat du côté des métaux, avec une **hausse de +32% de l'indice B1** entre janvier et mai 2009 (indice intégrant l'évolution du cuivre, du plomb, de l'acier, de l'étain et du zinc).



☞ Les cours des matières premières ont actuellement tendance à se ressaisir, et les prix du bitume et des métaux se rapprochent des niveaux de prix de 2007. Les niveaux de prix de 2009 devraient rester bien en-dessous des pics de valeurs enregistrés en 2008.

CONJONCTURE

Travaux Publics : dans l'attente d'une reprise au second semestre

Les résultats des enquêtes montrent une chute significative d'activité sur la première moitié de l'année 2009. Toutefois, les effets du plan de relance devraient progressivement se mettre en place pour permettre un redressement au second semestre. Les perspectives d'activité demeurent encore très incertaines pour l'année 2010, liées en particulier à la commande privée.

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

■ Environnement économique : fragile stabilisation en perspective

L'activité en France s'est fortement contractée au cours du premier trimestre 2009. La consommation privée a continué de progresser mais de manière modérée tandis que l'investissement des entreprises et des ménages est resté fortement déprimé. La contribution à la croissance du commerce extérieur et des variations de stocks est négative.

Les indicateurs avancés semblent indiquer que le creux d'activité a été atteint, suggérant un scénario de reprise progressive. Sur l'ensemble de l'année, le PIB reculerait de 3%, la plus forte récession depuis l'après-guerre.

La croissance de la consommation des ménages devrait rester atone mais positive. Elle sera influencée par deux effets opposés :

- la revalorisation des prestations sociales et autres mesures de soutien dans le cadre du plan de relance ;

- la hausse du chômage qui devrait peser sur les revenus et inciter à une épargne de précaution.

Les dépenses d'investissement des ménages en matière de logements devraient se replier même si le logement neuf montre des signes de redressement en particulier grâce au dispositif Scellier fiscalement attractif.

L'investissement des entreprises devraient fortement baisser. Les taux d'utilisation des capacités de production tombent à des niveaux historiquement bas. Les entreprises connaissent des tensions en matière de trésorerie et les conditions ne sont plus aussi favorables que ces dernières années en matière de financement.

Cette morosité de l'investissement privé devrait fortement peser sur les Travaux Publics, dont plus du tiers du chiffre d'affaires relève du secteur privé.

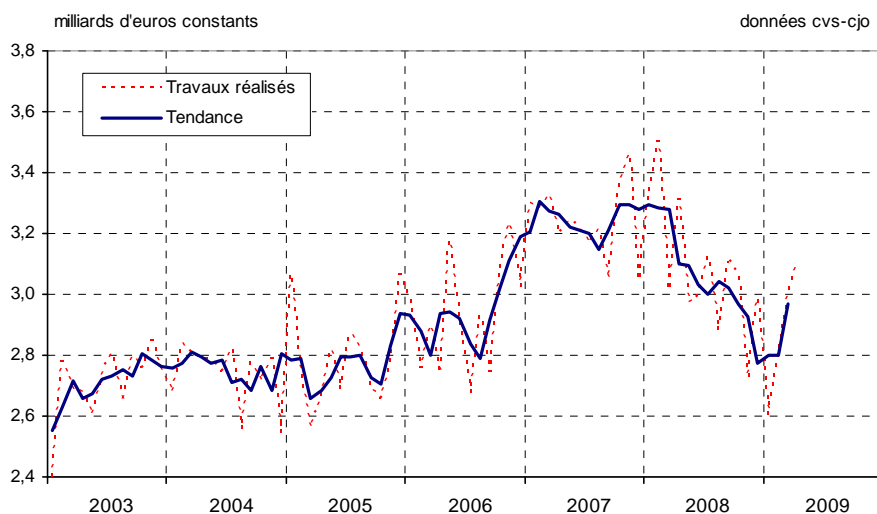
■ Premier trimestre 2009 : chute d'activité dans les TP

L'activité dans les Travaux Publics a marqué un fort ralentissement au premier trimestre 2009. Les travaux réalisés ont baissé de près de 15% sur cette période, comparés à un an d'intervalle. Ce chiffre est cependant à apprécier au regard :

- Des conditions climatiques du début d'année
- et des résultats exceptionnels enregistrés au premier trimestre 2008.

Les volumes de travaux, toutes régions et spécialités confondues, restent encore relativement élevés par rapport au passé. Ils se redressent même assez fortement en avril... même si cela tient plus d'un rebond technique après l'hiver que d'une véritable reprise.

✓ Evolution de l'activité dans les Travaux Publics

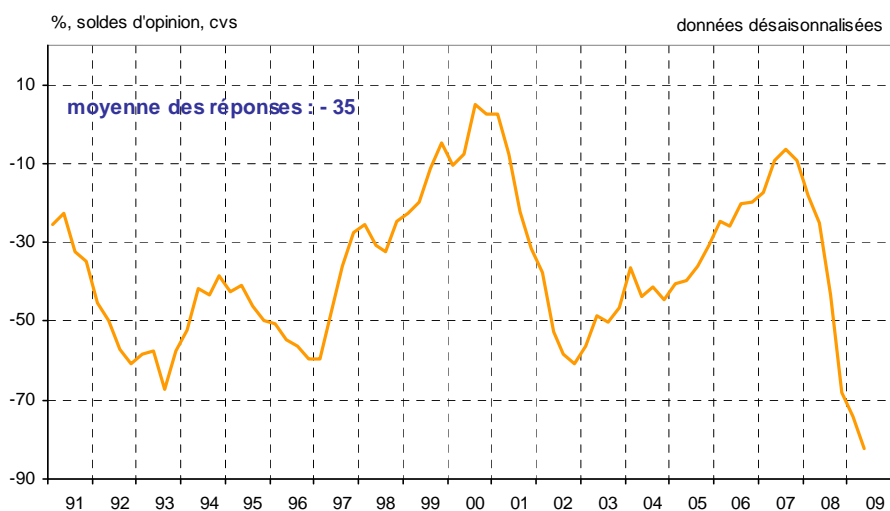


■ Fortes tensions sur les prix

Les tensions sur les prix des marchés demeurent très présentes. Les niveaux de prix auxquels ont soumissionné les entreprises sont particulièrement bas. Les

indicateurs conjoncturels d'opinion n'ont jamais été aussi faibles depuis 1990.

✓ Opinion sur l'évolution des prix dans les Travaux Publics

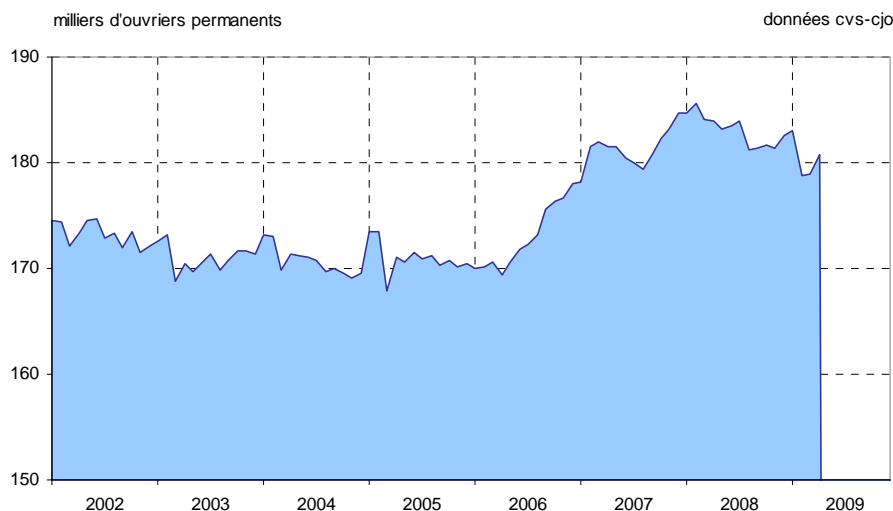


■ L'emploi permanent « résiste »

L'emploi est orienté à la baisse, mais ceux sont essentiellement les intérimaires qui ont été touchés. Le nombre d'heures effectuées par ces derniers a diminué de près de 35% entre janvier et avril comparé à un an d'intervalle.

En revanche, les ouvriers permanents en avril étaient inférieurs de « seulement » 1,7% par rapport à 2008. De plus, les embauches demeurent significatives, selon les chiffres de la Caisse Nationale des Congés Payés. Avec une pyramide des âges vieillissante, de nombreux actifs doivent être remplacés.

✓ Evolution des ouvriers permanents dans les Travaux Publics



■ Vers un retournement au second semestre

Sur le premier trimestre 2009, les marchés conclus ont diminué de près de 18% par rapport à la même période de l'an passé. Les effets du plan de relance ne se sont pas encore fait sentir sur les passations de marché.

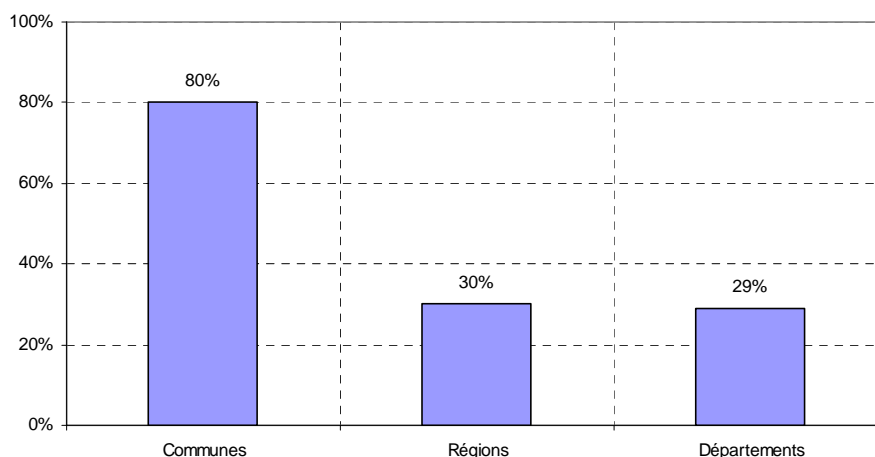
A fin avril 2009, sur les 870 M€ prévues pour les infrastructures de transport seulement 730 000 € avaient été payées. De même dans le domaine énergétique, sur 2,5 Md€ d'investissements supplémentaires, seulement 15% avaient été payés.

Il en est de même pour les conventions FCTVA dont la date limite de signature a été fixée au 15 mai 2009.

90 départements, 23 régions et 45% des communes ont signé une convention. Les résultats sont d'ailleurs particulièrement positifs et laissent envisager une amélioration plus sensible de la situation conjoncturelle au second semestre.

Au total cela correspond à un volume total de plus de 54 milliards € d'investissements. En moyenne, 80% devraient aller vers le secteur du BTP (dont 37% pour les Travaux Publics, soit près de 20 Md€). Les 20% restant seront utilisés pour financer des acquisitions foncières, matériels, études... (Source : *Enquête Ecoloc – Investissement en BTP des collectivités locales*).

✓ Dépenses prévisionnelles d'investissement par rapport à la moyenne 2004-2007

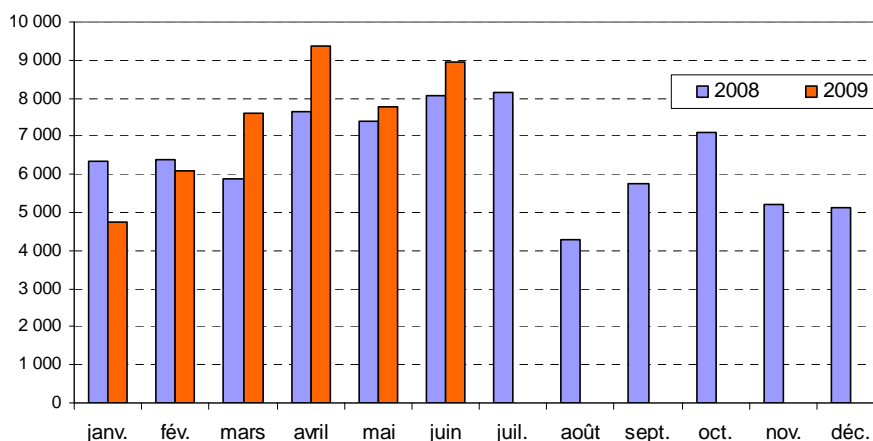


L'analyse du nombre d'appels d'offre de marchés de travaux indique que la commande publique repart à la hausse. Les projets de marchés publiés par l'Etat, les collectivités locales et les établissements publics sont plus nombreux au premier semestre 2009 que durant la même période de 2008.

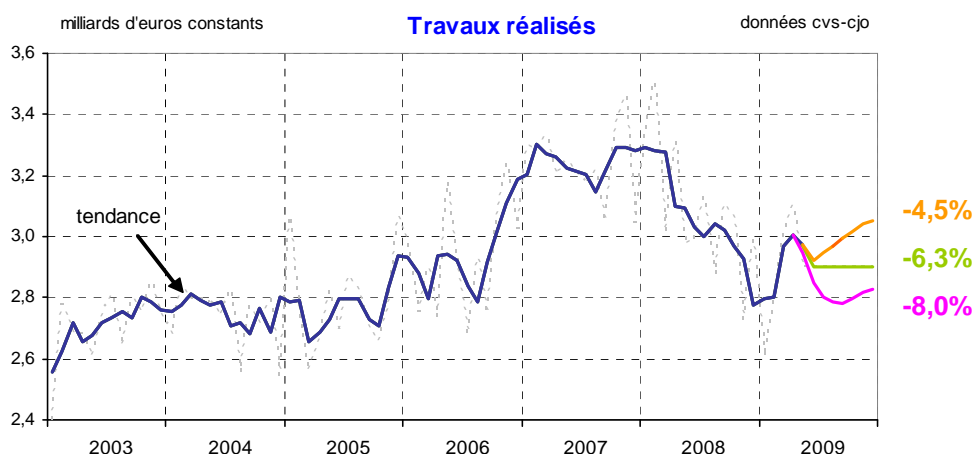
Plus particulièrement, entre avril et juin, le nombre de lots publiés a été supérieur de 13% à celui de la même période de l'an passé.

Méthodologie : ce nouvel indicateur a été construit par Vecteur Plus, filiale du Groupe Moniteur, à la demande de la FNTP. Il fournit mensuellement, le nombre de lots de travaux relevant des Travaux Publics publiés dans les marchés publics français, depuis le 1er Janvier 2008. Les critères de sélection des lots ont été définis en fonction de la nomenclature d'activité de la FNTP. Seuls les lots de travaux sont pris en compte. Sont exclus les lots d'étude, ou de maîtrise d'œuvre, les marchés de fournitures, y compris matériaux, de location, de service et d'exploitation. Les lots sont extraits parmi l'ensemble des marchés soumis à la législation des marchés publics, y compris MAPA et tout type d'Avis d'appel public à la concurrence. Le territoire national incluant les DOM a été pris en compte.

✓ Nombre de lots Travaux Publics



✓ Perspectives d'activité pour 2009



■ Des incertitudes demeurent pour 2010

Ces signaux encourageants du côté des collectivités locales ne doivent pas faire oublier que la commande privée (plateformes logistiques, promotion immobilière, zone commerciale, industrie...) est en très forte chute. En 1993, elle avait reculé de près de 20% !

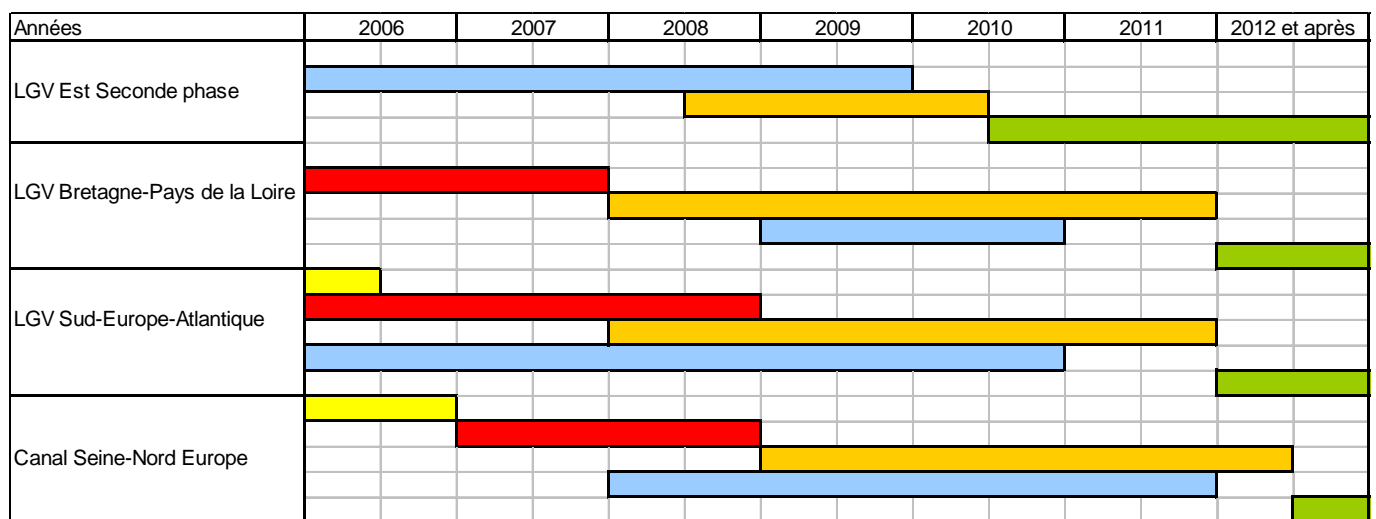
Les perspectives d'activité économique resteront encore peu incertaines en 2010. Les capacités de production demeurent sous-utilisées, peu favorable pour déclencher un nouveau « cycle » d'investissement. Il faudra attendre 2011 pour connaître un redressement plus significatif de l'investissement privé.

Le plan de relance français aura permis d'amortir fortement la chute d'activité en 2009. De nombreuses opérations concernent néanmoins des projets qui seraient probablement sortis en 2010. Afin d'éviter

tout « contrecoup » et perdre les bénéfices du plan de relance, il sera important que les collectivités locales et l'Etat maintiennent leur niveau d'investissement en 2010.

Enfin, les volumes de travaux liés aux grands chantiers d'infrastructures de transport seront au plus bas. Entre 2007 et 2009, les volumes de « grands terrassements » notamment dans le domaine des infrastructures de transport auront été divisés par près de deux. Les perspectives pour l'année 2010 laissent prévoir une forte aggravation de la situation si les travaux de la LGV Est seconde phase ne démarrent pas dans le planning prévu. Fin juin, le plan de financement n'était pas totalement achevé entre l'Etat, RFF, l'Union Européenne et les 15 collectivités concernées.

✓ Principales étapes indicatives de quatre grands projets d'infrastructures



Etudes préalables et concertation Avant Projet Sommaire (APS)
Enquête Préalable DUP Signature de la DUP
Etudes détaillées Travaux préparatoires Procédures administratives complémentaires
Protocole de financement Procédure de mise en concurrence Passation du marché ou du contrat Choix du concessionnaire
Démarrage probable des travaux

Sébastien Perruchot – perruchots@fnfp.fr

CONJONCTURE

Les Travaux Publics commentés par les chefs d'entreprises au 1^{er} trimestre 2009

Les commentaires des entrepreneurs de l'enquête d'opinion d'avril 2009 mettent en exergue de manière prononcée la forte concurrence et les tensions sur les prix parallèle à la baisse d'activité.

NB : Ces observations sont extraites de l'enquête d'opinion d'avril 2009.

■ Thème 1 : Activité et perspectives des Travaux Publics

- ❑ « Les collectivités ont l'air de faire leur travail en sortant les dossiers aboutis à un rythme correct »
- ❑ « Le plan de relance ne produit pas encore ses effets. Spirale infernale : baisse du marché et baisse des prix. Le volant des intérimaires a été divisé par 4. La phase suivante pourrait être des plans de licenciements ».
- ❑ « Il serait fort souhaitable que la situation que nous connaissons actuellement ne perdure pas encore plusieurs mois car nos entreprises pourraient se fragiliser sur le plan financier et humain. Une reprise de l'activité est urgente ».
- ❑ « Des appels d'offres publics semblent ressortir même si le volume de chacun est plus faible. Il n'y a que très peu de « privé ». Le niveau de prix est déplorable et rend difficile l'accès au marché ».
- ❑ « Activité à fin février 2009 en baisse de 50% fortement impactée par les conditions climatiques défavorables dans le département du Jura. Manque de visibilité pour le 2nd semestre 2009 et l'année 2010 ».
- ❑ « La demande reste insuffisante et les niveaux de prix baissent. Nous vivons encore sur un carnet de commandes acquis en 2008 qui s'épuise ».
- ❑ « Creux d'activité important dans le cadre de l'activité grands travaux ».
- ❑ « Arrêt brutal de la commande privée ».
- ❑ « Notre activité principale étant axée sur les canalisations, la diminution des montants des subventions des agences de l'eau notamment Seine-Normandie a été brutale. Cette diminution a été un véritable frein à une multitude de projets. Le renouvellement des conduites d'eau potable doit devenir une priorité dans les zones urbaines comme dans les zones rurales ».
- ❑ « Aucun appel d'offre lancé depuis le début de l'année par le département. Situation très inquiétante car nous vivons sur des acquis de 2008 ».
- ❑ « En ce début d'année, nous ressentons de plein fouet la crise : les appels d'offres ont été lancés un peu plus tôt que d'habitude par les collectivités mais nous sommes un très grand nombre d'entreprises à y répondre et les prix chutent. Nous ne pouvons pas nous aligner sur des prix anormalement bas ».
- ❑ « Beaucoup de collectivités ont des projets qui tardent à se concrétiser par manque ou retard de financement ».

■ Thème 2 : Prix et délais de paiement

- « Notre inquiétude concerne le niveau de prix anormalement bas de certaines entreprises. L'activité en volume reste correcte ».
- « Nous effectuons la même quantité de devis mais les montants de ces devis sont trois fois moins élevés ».
- « La concurrence de certaines entreprises sous-traitante qui « bradent » les prix fait que nous avons du mal à être compétitif ».
- « Nous assistons à un effet de panique des PME et TPE en ce début de saison en raison de carnets de commandes quasi-vide ».
- « Il y a plus de dossier à l'étude que l'année dernière à la même date et les prix baissent de façon importante ».
- « Les volumes ne diminuent pas beaucoup mais les prix baissent à une vitesse vertigineuse ».
- « Il ne semble plus possible d'obtenir des marchés, nous constatons des prix de moins 50% en moyenne sur les résultats des dossiers d'appels d'offres ».
- « Il serait peut-être temps d'arrêter la course au chiffre d'affaires au détriment des marges. La Profession est en train de se suicider. Comment rester crédible face aux clients quand les prix sont 20% à 30% sous le prix de revient ».
- « Les délais de paiement des clients ont considérablement augmentés alors que ceux des fournisseurs ont diminué à 45 jours conformément à la loi, ce qui nous demande une trésorerie supplémentaire pour compenser. Les banques ne nous accordent pas de découverts supplémentaires. La situation devient critique ».
- « Notre assureur-crédit « couvre » de moins en moins la clientèle privée ».

Sébastien Perruchot – perruchots@fnpt.fr

CONJONCTURE

Conjoncture européenne : la construction en net recul

L'enquête de conjoncture dans la construction en Europe est publiée mensuellement par la Direction Générale pour les Affaires Economiques et Financières de la Commission Européenne. Elle compare les opinions des entrepreneurs européens de la construction sur leurs perspectives en matière d'activité, d'évolution des prix et de l'emploi. Cet article fait le point sur la crise du secteur dans les principaux pays voisins de la France.

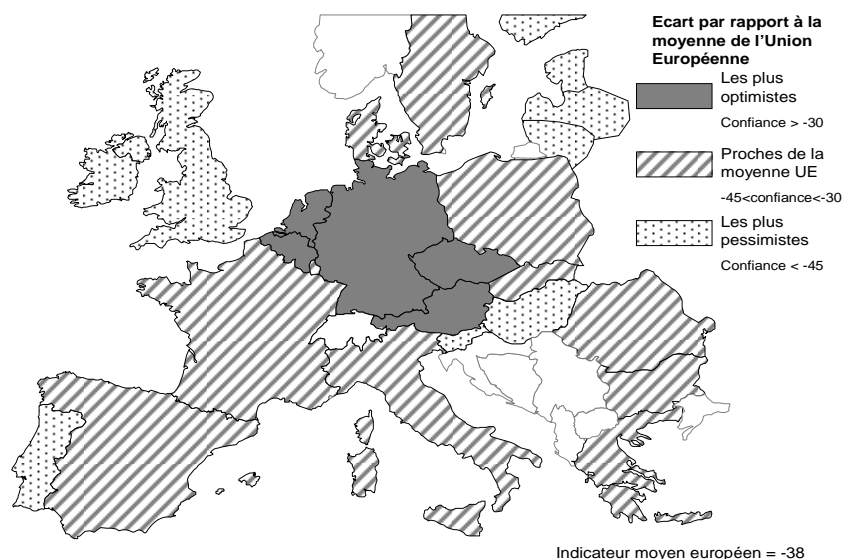
Les données sont disponibles sur internet à l'adresse :

http://ec.europa.eu/economy_finance/db_indicators/surveys9185_en.htm

■ Indicateur de confiance : une chute brutale et globale

✓ Indicateur de confiance dans les différents pays de l'Union Européenne

(indicateur moyen sur les 5 premiers mois 2009)



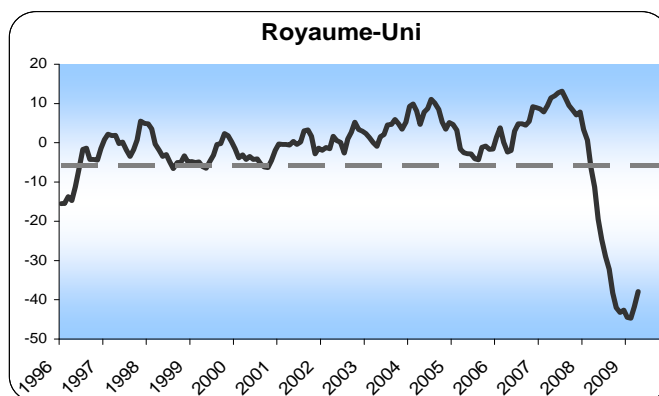
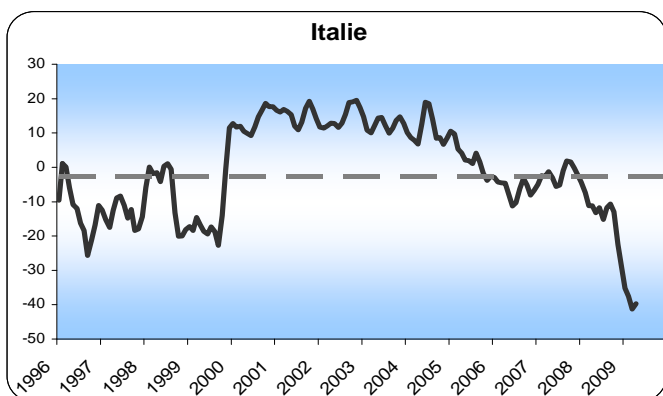
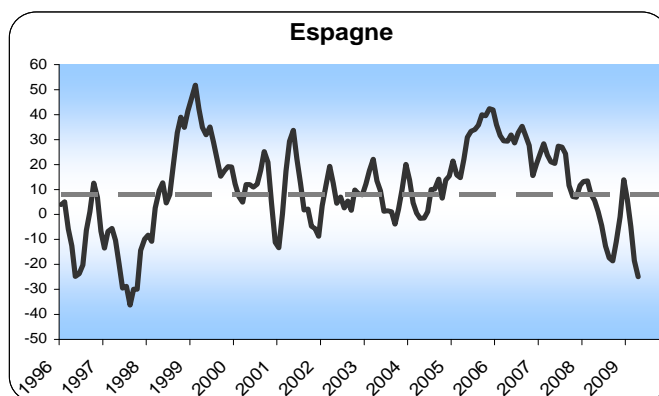
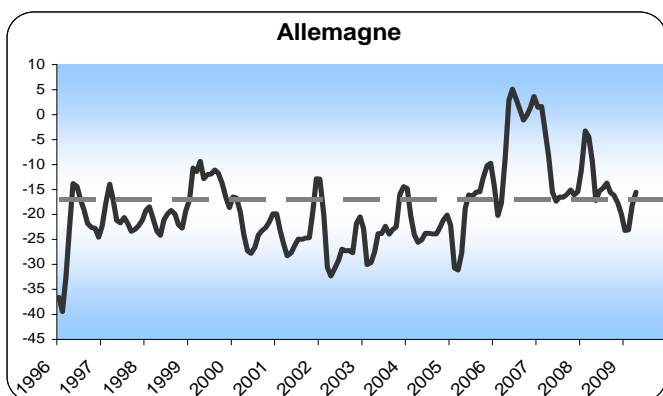
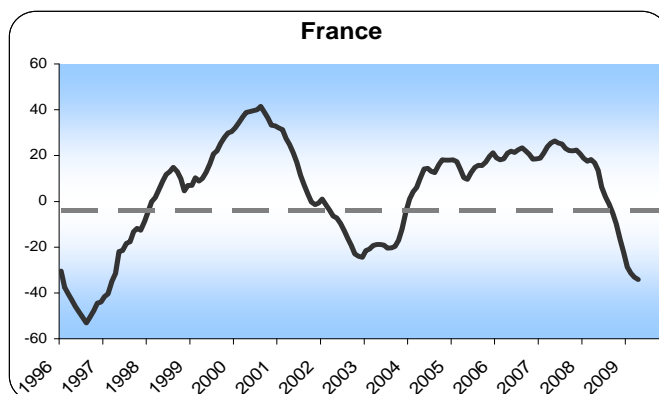
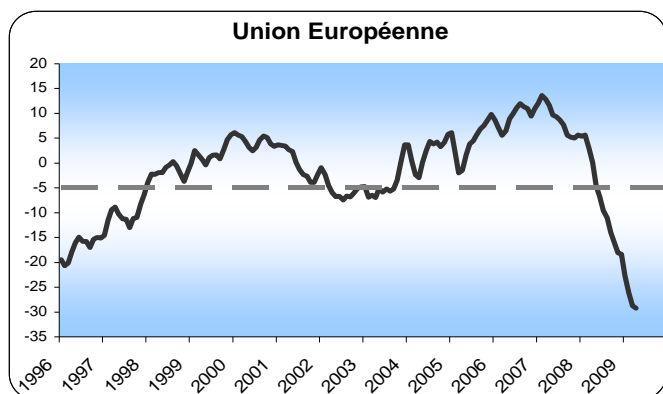
Source : Commission Européenne – Enquête dans la construction

Définition : l'indicateur de confiance est un indicateur composite calculé comme la moyenne (en pourcentage) des réponses à la question sur les carnets de commande et de celle sur les perspectives d'emploi.

Depuis le second semestre 2008, la conjoncture dans la construction s'est très fortement dégradée en Europe. L'indicateur de confiance est ainsi passé d'un niveau moyen de -13 à près de -40 en quelques mois. Ce brusque retournement touche l'ensemble des pays mais l'ampleur de la chute de l'indice de confiance est diverse selon les pays.

- Le nombre de pays plus optimistes que la moyenne européenne est assez faible : l'Allemagne semble la moins affectée par la crise actuelle, en grande partie parce que le secteur de la construction tournait déjà au ralenti. Par conséquent, le retournement y est moins marqué qu'ailleurs. Début 2009, l'activité se maintient aussi relativement bien en République tchèque et en Autriche.
- Dans une majorité de pays, la confiance chute fortement et se retrouve à un niveau très bas, proche de la moyenne européenne (-38). C'est le cas pour l'Espagne, l'Italie ou la France qui avaient atteint des pics d'activité en 2007. En Espagne, l'éclatement de la bulle immobilière affecte particulièrement le bâtiment.
- Enfin, le Royaume-Uni, le Portugal, les Pays-Bas, la Finlande, la Hongrie et la Slovaquie ont des indicateurs atteignant des niveaux très bas. L'économie de ces pays est très impactée par la crise et les entrepreneurs sont très pessimistes quant à l'activité du secteur de la construction.

Tendance de l'activité par rapport aux mois précédents



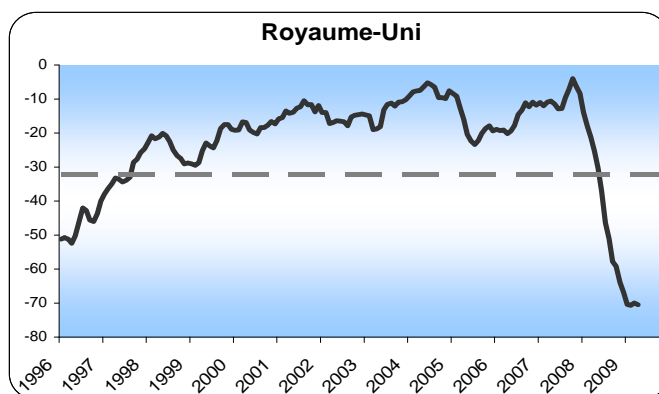
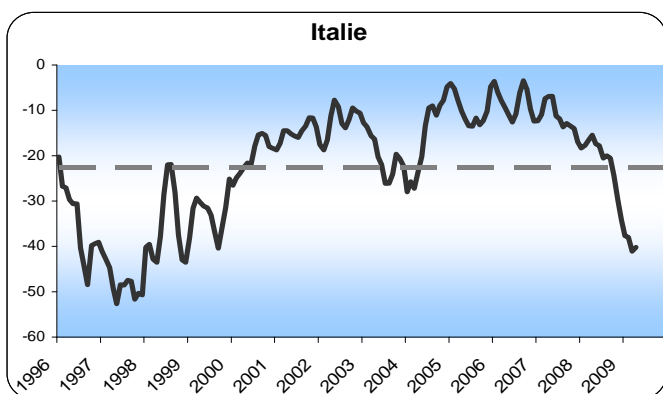
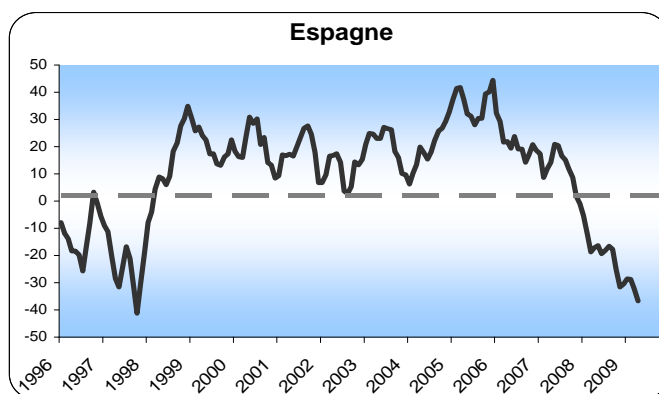
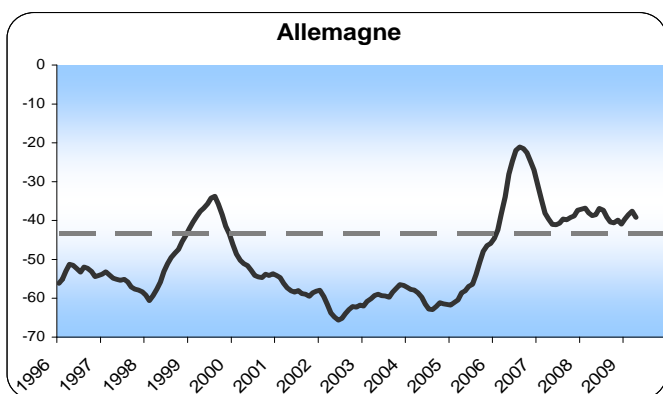
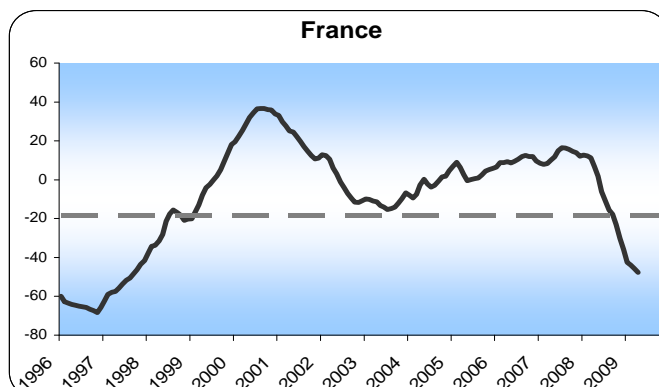
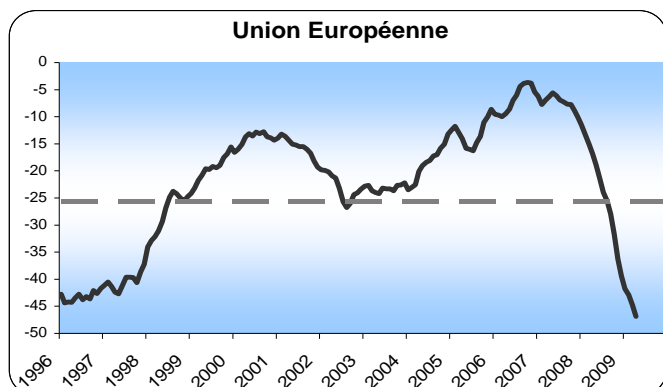
Solde d'opinion : différence entre les pourcentages de réponses positives et négatives (données désaisonnalisées).
Moyenne mobile 3 mois.

Source : Commission Européenne (enquête dans la construction)
Dernière enquête : mai 2009

— Indicateur de tendance mensuel
- - - Moyenne de janvier 1990 à décembre 2008

Les courbes de l'indicateur de tendance de l'activité présentent à partir de mi 2008 un profil commun dans tous les pays (hors Allemagne) avec une chute brutale et simultanée. C'est le recul le plus important observé depuis 10 ans. Seul le BTP allemand qui traverse déjà une récession depuis plusieurs années est finalement le moins impacté. Le BTP britannique, malgré la perspective de JO 2012 est en très forte régression. L'Italie s'enfonce dans la crise tandis qu'en Espagne l'explosion de la bulle immobilière impacte très fortement l'activité du bâtiment. L'opinion se replie également en France: elle n'est cependant pas à un niveau aussi bas que lors de la précédente grande crise pour le secteur (1996-1997). En Europe, la brutalité du retournement traduit le fait que l'ampleur de la crise économique actuelle avait été peu anticipée. En moins d'un an le solde d'opinion des entrepreneurs sur la tendance de l'activité est ainsi passé de + 5 à -30 dans l'Union européenne.

Carnets de commandes



Solde d'opinion : différence entre les pourcentages de réponses positives et négatives (données désaisonnalisées). Moyenne mobile 3 mois.

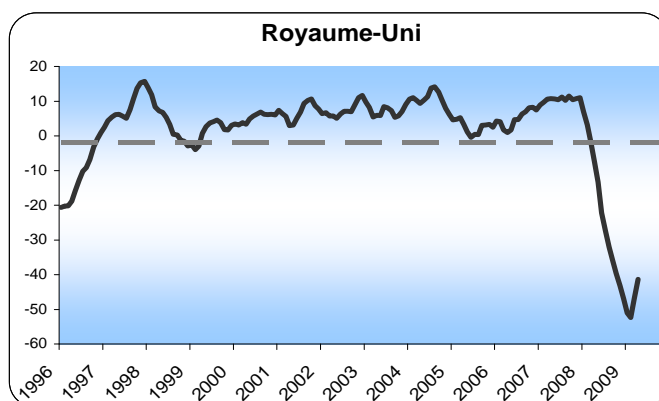
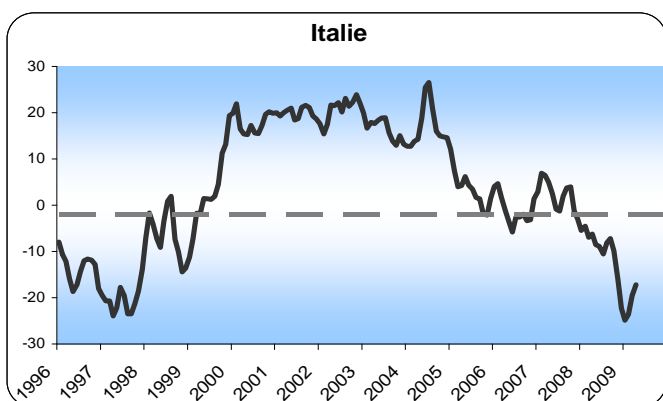
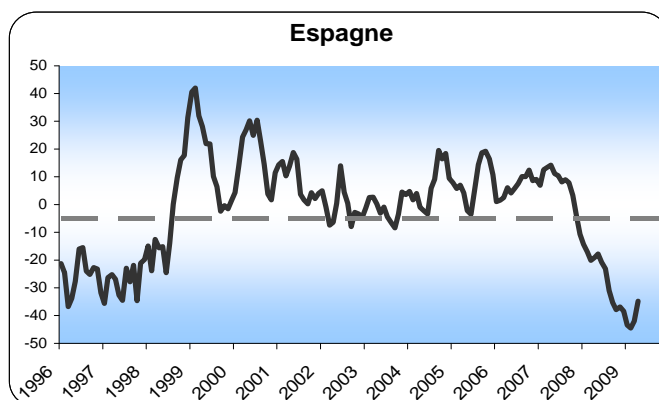
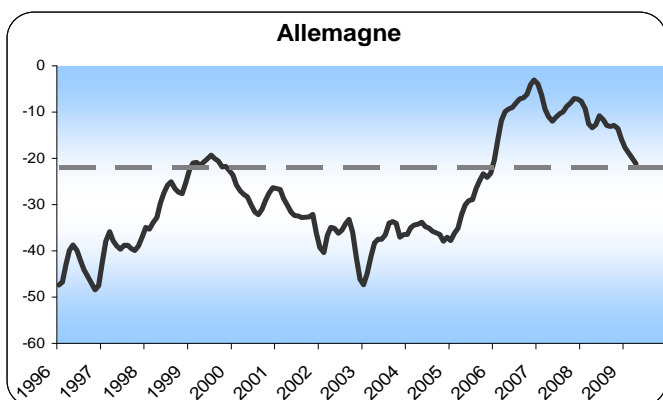
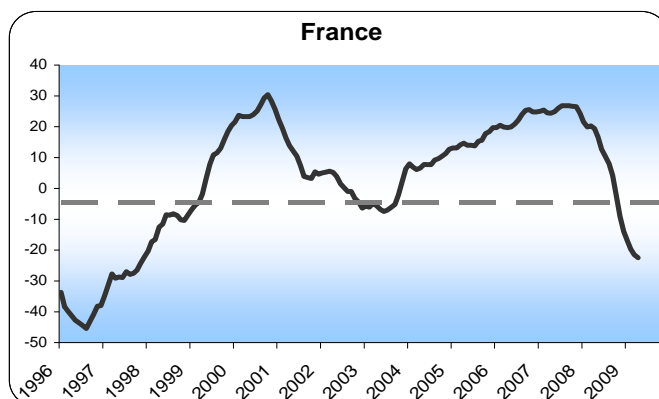
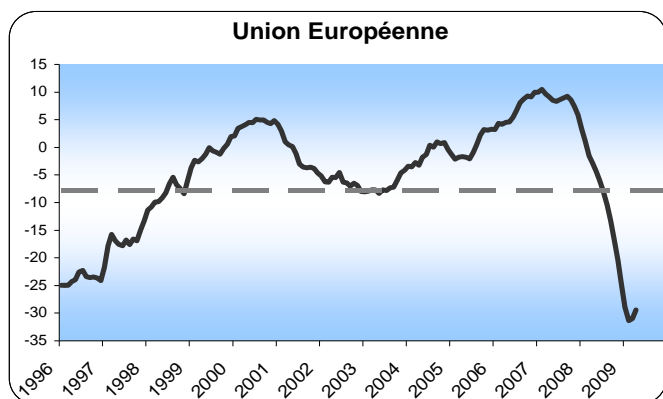
Dernière enquête : mai 2009

Source : Commission Européenne (enquête dans la construction)

— Indicateur de commandes mensuel
 - - - Moyenne de janvier 1990 à décembre 2008

A l'exception de l'Allemagne où l'opinion sur les commandes reste assez stable par rapport à l'année précédente, l'indicateur plonge dans tous les autres pays et descend à un niveau largement inférieur à la moyenne de longue période. Pour l'ensemble de l'Union européenne, l'opinion atteint son point le plus bas depuis 1996. En France, après environ dix années où l'indicateur se situait au dessus de sa moyenne de longue période (-19), l'opinion sur les commandes s'établit en mai 2009 à -47. L'amorce de reprise qui se dessinait pour le secteur en Allemagne avant la crise est enrayée et l'opinion reste à un niveau bas. En Espagne et au Royaume-Uni, le retournement soudain de l'immobilier est très néfaste pour le niveau de commandes, notamment dans le secteur résidentiel qui est sinistré début 2009.

← Perspectives d'évolution de l'emploi →



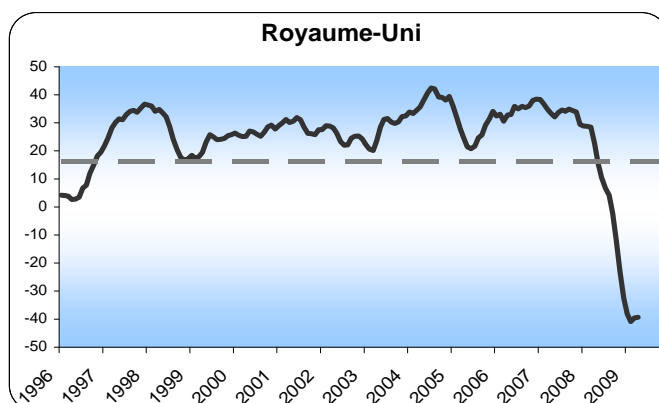
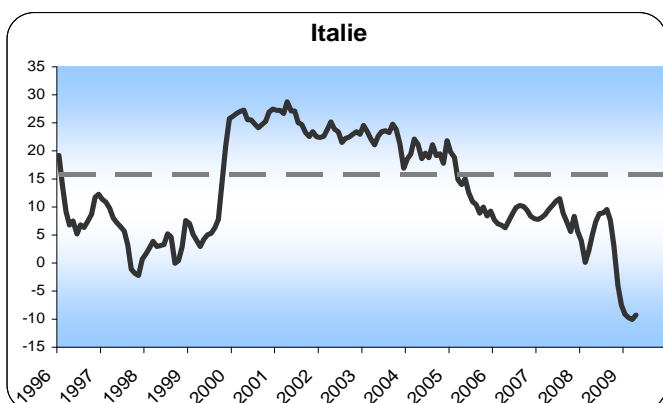
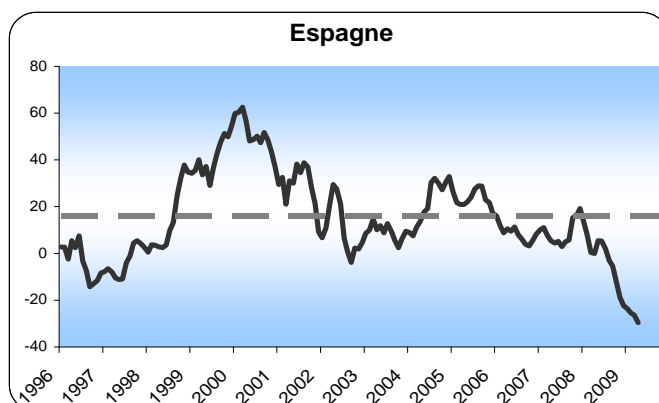
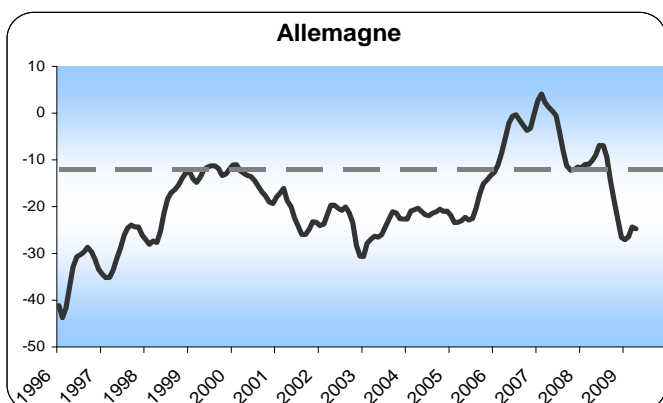
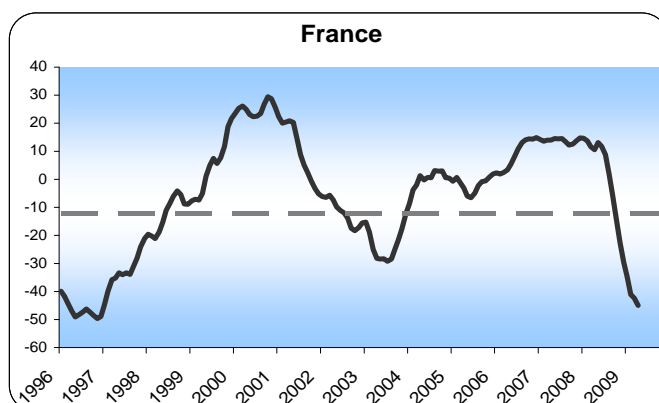
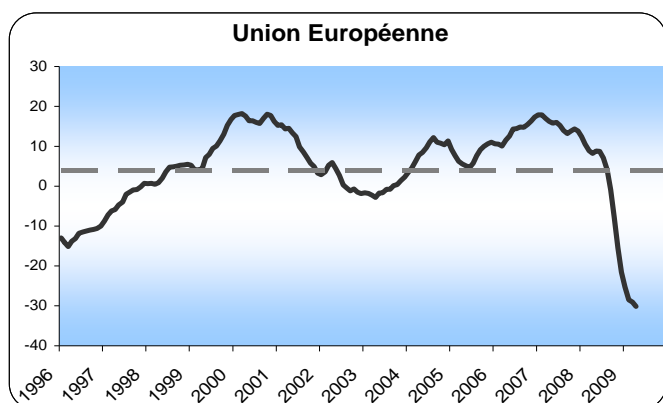
Solde d'opinion : différence entre les pourcentages de réponses positives et négatives (données désaisonnalisées). Moyenne mobile 3 mois
Dernière enquête : mai 2009

Source : Commission Européenne (enquête dans la construction).

— Perspectives mensuelles d'évolution de l'emploi
- - - Moyenne de janvier 1990 à décembre 2008

Après une forte dégradation en fin d'année 2008, l'opinion sur l'emploi semble amorcer un début de rebond en Espagne, en Italie et au Royaume-Uni après avoir touché un point bas en janvier 2009. L'annonce de plans de relance par les gouvernements européens explique en partie ce rebond (encore très fragile) de l'indicateur pour certains pays. En revanche, en France et en Allemagne, le solde d'opinion continue de diminuer et n'a pas encore atteint des plus bas historiques. En France par exemple, l'intérim a été fortement touché, mais début 2009 la crise n'affecte pas encore les effectifs permanents des entreprises de construction. Cette situation devrait néanmoins s'assombrir au fil des mois puisque 47 000 emplois devraient être perdus dans le secteur en 2009 (source MEEDDAT).

← Perspectives d'évolution des prix →



Solde d'opinion : différence entre les pourcentages de réponses positives et négatives (données désaisonnalisées). Moyenne mobile 3 mois
Dernière enquête : mai 2009

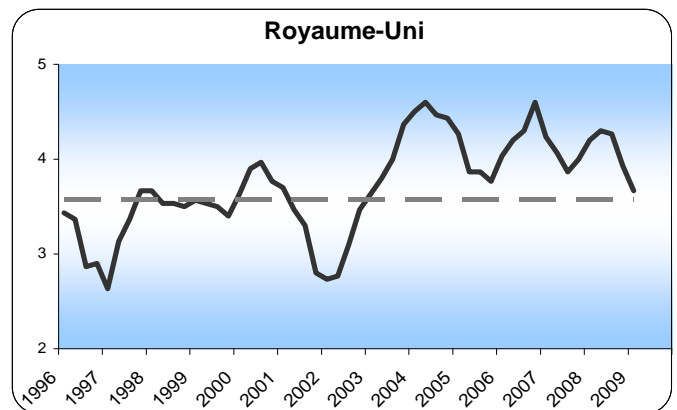
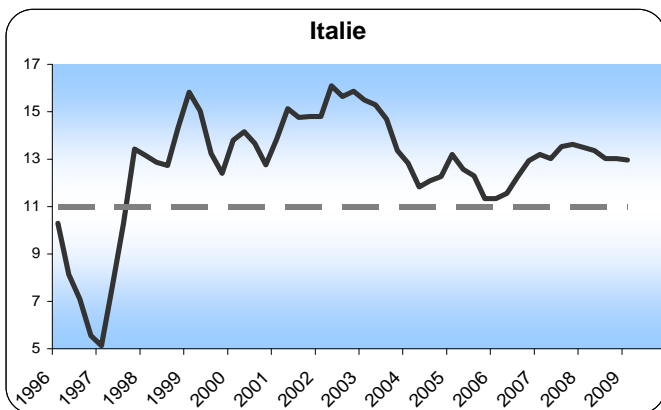
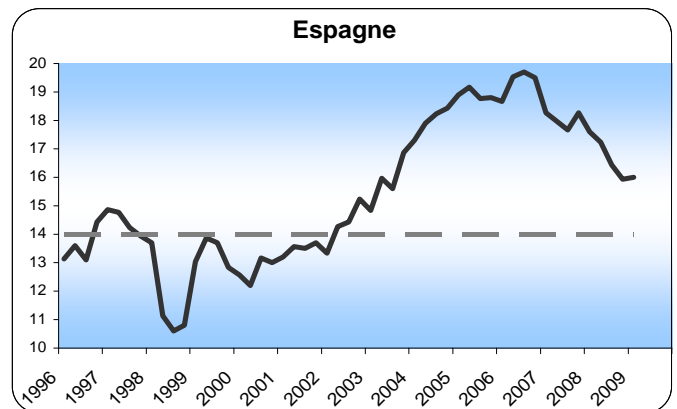
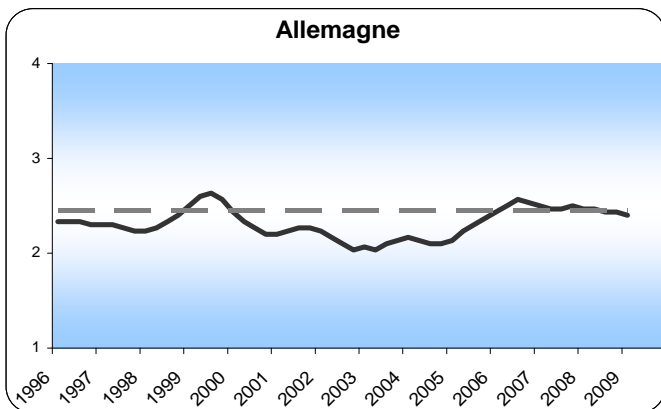
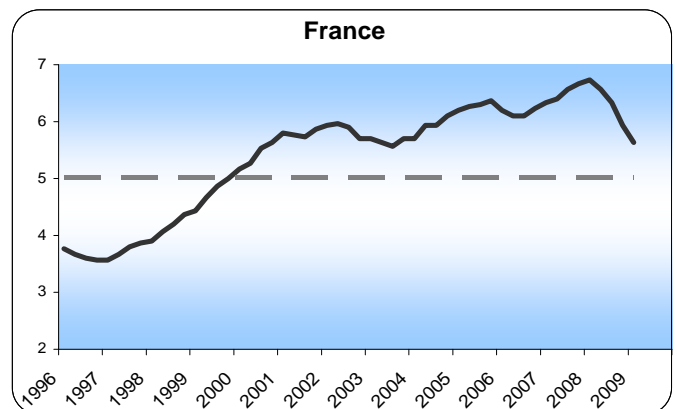
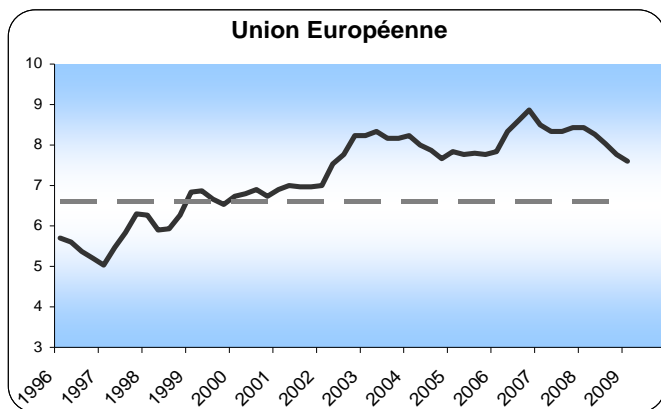
Source : Commission Européenne (enquête dans la construction).

— Perspectives mensuelles d'évolution des prix
- - - Moyenne de janvier 1990 à décembre 2008

Début 2009, l'opinion sur les prix est en "chute libre" en France puisqu'elle passe de +10 en 2008 à -50. Seul le Royaume Uni connaît un retournement encore plus brutal. Avec la chute de l'activité, la concurrence sur les prix se durcit en effet: l'incertitude pesant sur l'activité future conduit à un resserrement des prix, beaucoup d'entreprises sacrifiant leurs marges pour avoir de l'activité. Néanmoins, cette situation est dangereuse à terme pour la santé financière des entreprises et notamment pour leur capacité à investir et à préserver l'emploi.

← Nombre de mois d'activité →

assuré par le carnet de commandes



Solde d'opinion : différence entre les pourcentages de réponses positives et négatives (données désaisonnalisées).
Moyenne mobile sur 3 trimestres.

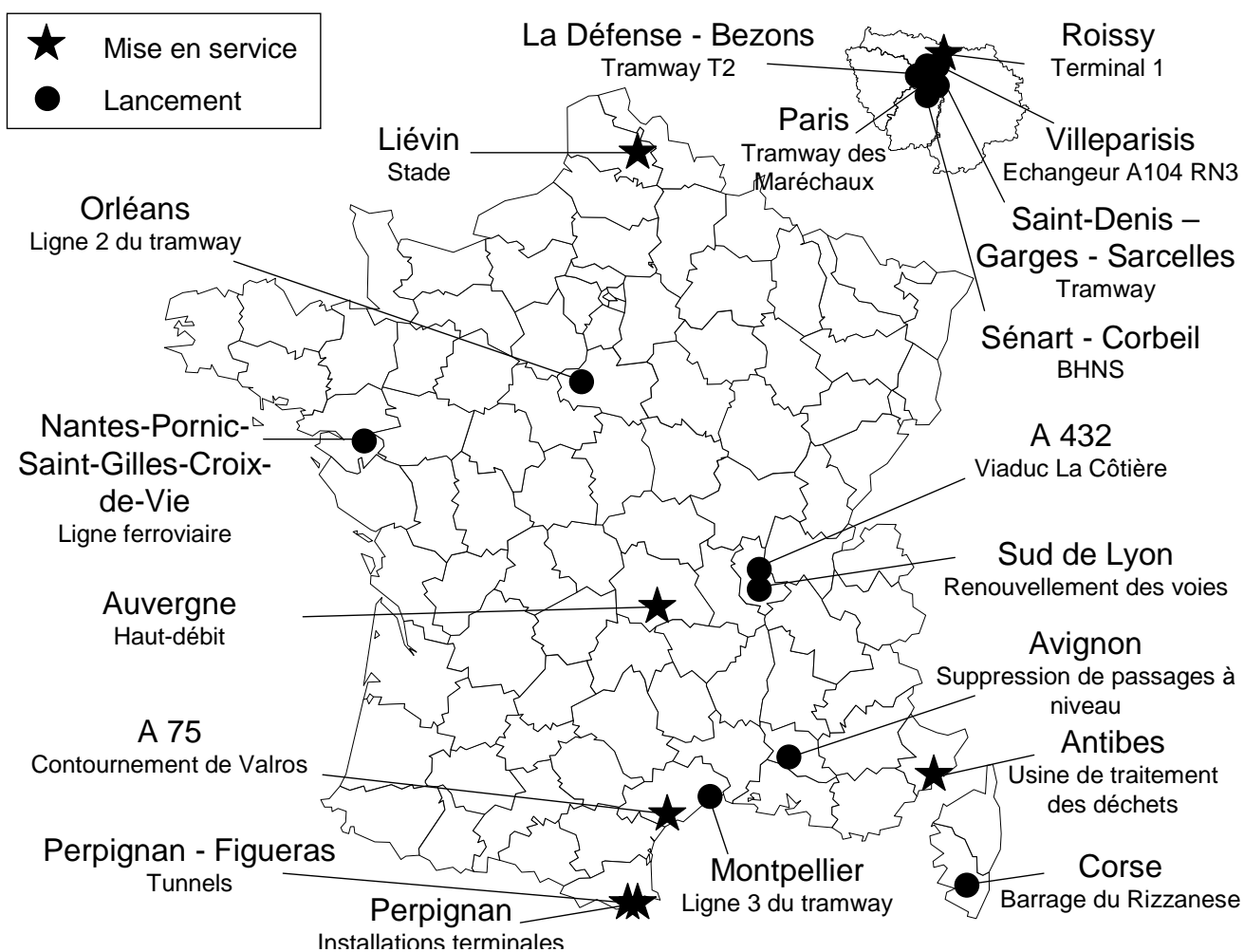
Source : "Commission Européenne" (enquête dans la construction).
Dernière enquête : 2ème trimestre 2009

Nombre de mois d'activité assuré par le carnet de commandes
 Moyenne de janvier 1990 à décembre 2008

Les données relatives au nombre de mois d'activité présents en carnets de commande étant lissées sur 3 trimestres, la rapidité et l'ampleur de la crise apparaissent encore peu sur les graphiques ci-dessus. Néanmoins, un début du retournement sur les premiers trimestres 2009 se fait sentir ce qui signifie que les entreprises puisent dans leur stock de commandes pour faire face au ralentissement: en moyenne en Europe, le niveau des carnets perd environ un mois d'activité depuis le démarrage de la crise économique. Selon Euroconstruct, la chute de l'activité de la construction devrait avoisiner -7,5% en 2009 et se poursuivre en 2010 (-1%) avant qu'une timide reprise n'intervienne en 2011.

TERRITOIRES & INFRASTRUCTURES

Infos chantiers : 1^{er} trimestre 2009



■ Mises en service

➤ **A 75 : CONTOURNEMENT DE VALROS**

Le contournement de Valros, d'une longueur de 6,5 km, a été mis en service le 25 février 2009. Ce tronçon améliorera la liaison entre Clermont-Ferrand et l'autoroute A 9, notamment en période estivale puisqu'il permet d'éviter le dernier feu rouge de l'axe. Traversant une zone inondable, l'ouvrage a nécessité la construction de 23 ouvrages hydrauliques et 8 bassins de décantation.

- Investissement : **56 M€ dont 39M€ de travaux**
- Durée des travaux : 21 mois

➤ **ANTIBES : USINE DE TRAITEMENT DES DECHETS**

La modernisation de l'usine de traitement des déchets d'Antibes s'est terminée en mars 2009. Le chantier a été mené en Partenariat Public Privé. L'usine traitera 148 000 tonnes de déchets provenant de 20 communes. Elle produira 75 000 MWh.

- Investissement : **58 M€**
- Durée des travaux : 2 ans

➤ **LIEVIN : STADE**

Le 10 février 2009 a été inauguré, par un meeting d'athlétisme, le stade couvert de Liévin. Sa rénovation et son extension ont coûté 28,5 M€. Il faut ajouter 35 M€ pour la première phase d'aménagement du pôle d'excellence sportive de Liévin. Une seconde phase permettra de créer un dojo et un vélodrome couvert. Les abords du stade ont également été aménagés et 2 000 places de parkings ont été créées.

- Investissement : **69 M€**
- Durée des travaux : 3 ans

➤ **PERPIGNAN - FIGUERAS : SECTION TRANSFRONTALIERE**

La section transfrontalière comprenant un tunnel ferroviaire sous les Pyrénées qui relie la France et l'Espagne a été livré le 17 février 2009. Ce tronçon entre Perpignan et Figueras est un maillon de la ligne transeuropéenne qui doit au final relier Séville à l'Europe du Nord. La construction de la LGV entre Barcelone et Figueras subit un retard de 3 ans, il faudra donc attendre 2012 pour qu'un TGV emprunte le tunnel.

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

➤ **PERPIGNAN : INSTALLATIONS FERROVIAIRES**

Parallèlement à la livraison du tunnel Perpignan-Figueras, RFF a livré les installations terminales de Perpignan. Elles permettent de connecter la ligne Barcelone-Perpignan au réseau ferroviaire français.

- Investissement : **210 M€**
- Durée des travaux : 3 ans

➤ **ROISSY : TERMINAL 1**

Le Terminal 1 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle vient de subir 5 ans de travaux afin notamment d'améliorer ses capacités d'accueil (12 millions de passagers par an). Les installations techniques et le revêtement ont été changés. Des travaux de voirie autour du terminal sont prévus en 2011.

- Investissement : **280 M€**
- Durée des travaux : 5 ans

➤ **AUVERGNE : HAUT DEBIT**

Fin mars 2009, l'Auvergne est devenue la première région entièrement couverte par le haut débit 18 mois après la signature d'un PPP par la région. 289 Très Petits Sites Techniques ont été installés pour permettre aux communes situées dans des zones d'ombres de bénéficier d'un accès haut débit.

- Investissement : **20 M€**
- Durée des travaux : 18 mois

■ **Lancements**

➤ **VILLEPARISIS : ECHANGEUR A104/RN3**

Les travaux de la 2^{ème} phase du projet d'échangeur routier à Villeparisis en début janvier 2009. Ces travaux doivent fluidifier la circulation sur la route de Villevaudé. Cette phase consiste à construire un nouveau tronçon de route entre la RN 3 et la francilienne. La 3^{ème} et dernière phase qui sera engagée en 2010 prévoit la construction d'un rond-point.

- Livraison : fin 2009

➤ **A 432 : VIADUC LA COTIERE**

Les travaux du viaduc de la Côtière sur la section autoroutière Les Echets – La Boisse de l'A 432 ont démarré début janvier 2009. Long de 1,2 km, il prévoit une 3^{ème} voie dans chaque sens pour les véhicules lents en raison de sa pente de 4%.

- Investissement : **75 M€**
- Ouverture : 2011 (ouverture de la section autoroutière)

➤ **LA DEFENSE - BEZONS : TRAMWAY T2**

Le chantier du prolongement du tramway T2 entre La Défense et le Pont de Bezons dans le Val d'Oise a démarré le 5 janvier 2009. Les travaux d'aménagements urbains et de voirie se poursuivent jusqu'à l'été. Ensuite commenceront les travaux du site propre jusqu'à mars 2010. Le tronçon, long de 4,2 km, desservira 7 stations réparties sur les communes de Colombes, La Garenne-Colombes, Courbevoie, Nanterre et Bezons.

- Investissement : **220 M€**
- Mise en service : 2011

➤ **CORSE : BARRAGE DU RIZZANESE**

Les travaux de construction du barrage du Rizzanese ont débuté début janvier 2009. Un tunnelier de 3,5m de diamètre va creuser la montagne sur 6 km jusqu'à l'automne 2010. Le barrage mesurera 140 m de long sur 40 m de hauteur.

- Investissement : **200 M€**
- Livraison : 2012

➤ **PARIS : TRAMWAY DES MARECHAUX**

Le 19 janvier 2009 ont démarré les travaux du prolongement du tramway des Maréchaux de Porte d'Ivry vers la Porte de la Chapelle. D'une longueur de 14,2 km, cette extension permettra la création de 25 nouvelles stations. Outre Paris, 11 communes limitrophes seront desservies. 165 000 voyageurs devraient l'emprunter. Ce chantier sera accompagné d'aménagements urbains pour un montant de 149 M€ entièrement financés par la ville de Paris.

- Investissement : **652 M€**, financés par la ville de Paris (67%) et la région IDF (33%).
- Fin des travaux : 2012

➤ ***SAINT-DENIS - GARGES-SARCELLES : TRAMWAY***

Le chantier du tramway sur pneus entre Saint-Denis et Garges-Sarcelles ont débuté le 19 janvier 2009. Long de 6,6 km, le projet comprend 16 stations qui desserviront 4 communes sur 2 départements. La ligne aura des correspondances avec le tramway T1, la ligne 13 du métro et le RER D. Il doit accueillir 30 000 voyageurs par jour.

- Investissement : **163 M€** financés par la région IDF (71,5%), l'Etat (17,2%), le Conseil général du Val d'Oise (10%) et la RATP (1,3%).
- Livraison : fin 2011

➤ ***NANTES - PORNIC - SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE***

Les travaux de rénovation des voies sur les lignes Nantes - Pornic et Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie ont commencé début 2009. La signalisation sera adaptée à l'augmentation du trafic. La circulation passera à 140 km/h entre Nantes et Saint-Pazanne.

- Investissement : **51 M€**
- Livraison : 2010

➤ ***ORLEANS : 2^{EME} LIGNE DU TRAMWAY***

Mi-février 2009 a démarré le chantier de la 2^{ème} ligne du tramway d'Orléans, appelée CLEO. 70 km de réseaux doivent être déviés. Les travaux de réalisation de la plateforme ne commenceront qu'en septembre prochain. La ligne sera longue de 11,4 km, comprendra 25 stations et desservira 5 communes. 6 parcs relais représentant 1 140 places de parking seront créés.

- Investissement : **315,1 M€**
- Livraison : mi 2012

➤ ***AVIGNON : SUPPRESSION DE PASSAGES A NIVEAU***

En mars 2009 ont débuté les travaux de suppression de deux passages à niveau situés sur la commune d'Avignon. Un pont route sera construit et un échangeur aménagé pour remplacer le premier et une nouvelle voie sera construite.

- Investissement : **10,3 M€**
- Livraison : 2011

➤ ***SENART - CORBEIL : BHNS***

Les travaux préparatoires du TCSP entre Sénart et Corbeil ont commencé en mars 2009. Il s'agit d'une liaison par Bus à Haut Niveau de Service longue de 14 km et composée de 13 stations.

- Investissement : **82 M€** financés par le conseil régional d'Ile-de-France (86%), l'Etat (2%) et les conseils généraux de Seine-et-Marne et d'Essonne.
- Livraison : printemps 2011

➤ ***MONTPELLIER : LIGNE 3 DU TRAMWAY***

Les travaux de réalisation de la 3^{ème} ligne de tramway à Montpellier ont débuté le 19 mars 2009 avec 6 mois d'avance sur le calendrier prévisionnel. Longue de 22 km, elle comprendra 32 stations. Elle reliera Juvignac à l'ouest de Montpellier à Pérols au sud de l'agglomération. 77 000 voyageurs par jour sont attendus. Sa construction devrait créer 3 000 emplois.

- Investissement : **530 M€**
- Livraison : 2012

➤ ***RENOUVELLEMENT DE VOIES AU SUD DE LYON***

Début janvier 2009, RFF a lancé deux chantiers de renouvellement de voies au sud de l'agglomération lyonnaise. Le premier entre Saint-Fons et Chasse sur 13 km et le second entre Trèves-Burel et Givors sur 12 km. Au total 50,5 km de rails et 41 500 tonnes de ballast vont être posés.

- Investissement : **33 M€**
- Livraison : 2^{ème} trimestre 2009

■ **Ce sera demain...**

➤ ***PARIS : RENOVATION DES HALLES***

Le projet de rénovation du quartier des Halles comprend un projet urbain (jardin, Canopée et voiries) pour 235 M€, l'aménagement du pôle transport pour 189 M€, la rénovation du forum pour 140 M€. Les coûts connexes représentent 196 M€. Concernant la Canopée, la ville de Paris attend le permis de construire et la DUP pour le printemps 2010.

- Investissement : **760 M€**
- Mise en service : 2013 pour la Canopée et le jardin, 2016 pour le pôle transport

➤ ***BORDEAUX : PONT BACALAN-BASTIDE***

En février 2009, le tribunal administratif de Bordeaux a rejeté les différents recours réclamant l'annulation du projet de pont. Le démarrage des travaux prévu pour l'été 2009 est encore en attente de la décision de l'UNESCO sur le maintien de la ville au patrimoine mondial.

- Investissement : **125 M€**
- Mise en service : 2012

➤ ***LYON : RIVES DE SAONE***

Le 2 mars 2009, le projet d'aménagement des berges de la Saône sur 25 km a été présenté. Un parking sera détruit et un autre construit en souterrain. Des appels à projets doivent être lancés en 2010 pour six portions à aménager.

- Investissement : **35 M€** sans le parking et l'itinéraire cyclable
- Mise en service : 2013

➤ **MARSEILLE : PROLONGEMENT DU TRAMWAY**

En février 2009, la communauté urbaine de Marseille a voté le prolongement du tramway de Marseille entre la Cannebière et la place Castellane. Le tronçon sera long d'environ 1 km et comprendra 3 ou 4 stations.

- Investissement : **30 M€**
- Livraison : 2012

➤ **NANCY : STADE**

En février 2009, le principe de l'agrandissement du stade Marcel Picot de Nancy a été acté. Il devrait ainsi passer de 20 000 à 35 000 places et pourrait ainsi accueillir des matchs de l'Euro 2016 si la candidature de la France était retenue.

- Investissement : **45-50 M€** financés par la communauté urbaine
- Mise en service : 2012-2013

➤ **NICE : AEROPORT**

60 M€ vont être investis dans l'aéroport de Nice en 2009. Un nouveau parking de 2 600 places sera construit à partir de mi 2009. Le pôle technique sera achevé et trois programmes de bureaux seront lancés. Un terminal va être aménagé pour accueillir l'aviation d'affaires.

- Investissement : **60 M€**
- Livraison : 2010 et 2011

➤ **LYON : PROLONGEMENT TRAMWAY T2**

L'autorité organisatrice des transports de l'agglomération lyonnaise a validé le projet de prolongement du tramway T2 de Bron jusqu'à Eurexpo. Le parc des expositions n'était jusqu'à présent desservi que par des bus navettes. Cette antenne du tramway accompagnera son développement prévu pour 2010.

- Mise en service : 2013

■ **... ou après demain**

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

- La ligne de tramway de Brest du 9 mars au 17 avril 2009.
- La Ligne à Grande Vitesse entre Nîmes et Montpellier entre le 3 mars et le 3 juillet 2009.
- Le raccordement court de Mulhouse du 9 mars au 9 avril 2009.

➤ **CANAL SEINE NORD EUROPE**

Début mars 2009, un protocole d'intention a été signé entre l'Etat et les régions Picardie, Nord-Pas-de-Calais et Ile-de-France. L'appel à concurrence devrait suivre pour déterminer le partenaire privé qui réalisera l'infrastructure avec les pouvoirs publics.

- Investissement : **4,23 Md€**, financés par l'UE (7,8%), l'Etat (21,3%), les collectivités locales (21,3%) et le partenaire privé (49,6%)
- Ouverture : 2015

➤ **LYON : TUNNEL DE LA CROIX ROUSSE**

Les travaux de creusement d'un second tunnel de 1,8 km le long de celui déjà existant commenceront en septembre 2009. Initialement prévu pour la sécurité, il sera également conçu pour le passage des piétons et des modes de transport doux. Le plus long tunnel pour piétons dans le monde n'est actuellement que de 400 m.

- Investissement : **172 Md€**
- Mise en service : 2014

➤ **RN 21 : MISE A 2X2 VOIES**

Le 5 mars 2009, un accord de principe a été signé sur le financement de la mise à 2x2 voies de la RN 21. Les collectivités de Lot-et-Garonne ont ainsi accepté de financer 40% du montant du projet estimé à 76 M€. La mise à 2x2 voies concerne un tronçon de 15 km entre Villeneuve-sur-Lot et Agen.

- Investissement : **76 M€**

➤ **LIAISON FERROVIAIRE AVIGNON - CARPENTRAS**

Un premier comité de pilotage s'est tenu en février 2009 afin d'établir une base de calendrier du projet. Il s'agit de rouvrir aux voyageurs la ligne entre Avignon et Carpentras et de créer la ligne Avignon Gare TGV - Gare centrale. La phase d'études doit être lancée cette année pour un début des travaux en 2010.

- Investissement : **82 M€**
- Mise en service : 2014

➤ **ACHERES - CARRIERES-SOUS-POISSY : PONT SUR LA SEINE**

Le conseil général des Yvelines a voté le 22 janvier 2009 pour la construction d'un nouveau pont franchissant la Seine entre Acheres et Carrières-sous-Poissy. Ce pont, long de 1 580 m, reliera la RD 30 et la RD 190. Cette liaison sera accompagnée d'autres aménagements notamment deux ronds-points et la mise à 2x2 voies de plusieurs tronçons.

- Investissement : **100 M€**
- Mise en service : 2015-2017

Sylvain Siméon – simeons@fntp.fr

Territoires & Infrastructures

TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES

Contrat de performance 2008-2012 : une nouvelle politique d'investissements pour la régénération du réseau

Le Contrat de performance signé en novembre 2008 présente les nouveaux objectifs de RFF en ce qui concerne le rééquilibrage des travaux de régénération et de maintenance : 13 à 14 Md€ sont annoncés pour la remise à niveau du réseau entre 2008 et 2015.

■ La recherche d'un équilibre entre régénération et maintenance

1. Objectifs du Contrat de performance

Depuis les années 80, les investissements de régénération sur le réseau ferroviaire ont régulièrement diminué. Une politique d'entretien « au coup par coup » a eu pour conséquence une dégradation progressive de l'état du réseau. En 2005, le rapport Rivier démontrait cet état de fait et proposait plusieurs scénarios de redressement. Aujourd'hui, la régénération est au cœur de la politique contractuelle menée entre l'Etat et Réseau Ferré de France.

La remise à niveau du réseau ferroviaire classique et des petites lignes est aujourd'hui tout aussi prioritaire que le développement des lignes à grande vitesse. Le Contrat de performance a pour objectif principal de rééquilibrer les besoins en maintenance et régénération, l'augmentation des investissements dans la régénération étant compensée à long terme par l'évolution à la baisse des coûts d'entretien. Si le Contrat porte sur la période 2008-2012, ces efforts d'investissements devraient se poursuivre jusqu'en 2020.

2. Participations financières

Les financements de l'Etat à RFF ont fait l'objet d'une réforme en 2008. Ils ne sont plus affectés en fonction de leur vocation (désendettement, régénération, investissements) mais regroupés en une enveloppe globale appelée subvention d'exploitation. Cette réforme, accompagnée d'une refonte des péages, est une opportunité pour RFF d'équilibrer son budget et d'arriver à une stabilisation pour la période 2009-2011.

92% de l'enveloppe annoncée du Contrat de performance seront financés par RFF grâce à la subvention de l'Etat, aux péages et à une dette

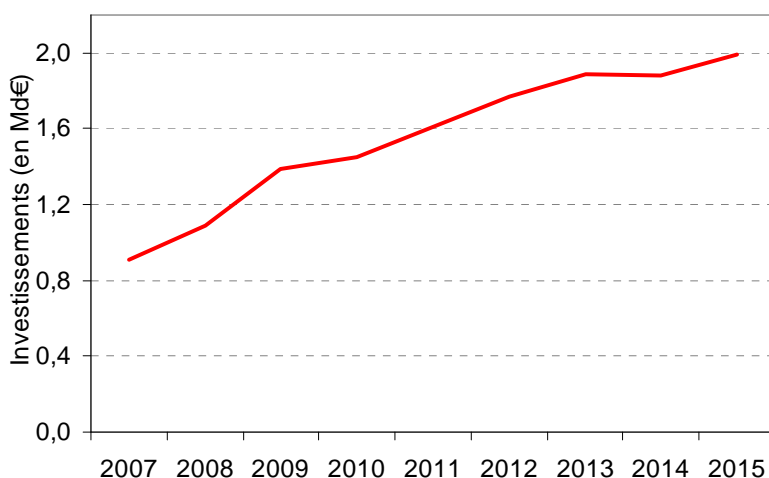
supplémentaire de 3Md€ entre 2008 et 2015. Les participations de l'Etat (3%) et des collectivités locales (5%) se font au titre du CPER 2007-2013 et du plan Rail de la région Midi-Pyrénées. RFF accompagnera les projets de régénération sur le réseau régional à hauteur de 1 Md€ entre 2008 et 2012. Cette accélération des interventions sur le réseau local est portée politiquement par les régions. Mais elle a une limite liée à sa faible rentabilité.

3. Evolution prévue de la régénération du réseau

13 Md€, inscrits dans le Plan de rénovation (document consacré à la régénération dans le Contrat de performance), seront consacrés à la régénération des infrastructures entre 2008 et 2015. Ce budget est quasiment multiplié par deux par rapport à la période précédente (1,3 Md€/an en moyenne contre 750 M€/an sur la période 2004-2008) et prévoit régénération de 6420 km de voies et de 2420 appareils de voies. Ces investissements passeront de 800 M€ environ en 2007 à 2 Md€ en 2015 (voir graphique page suivante). A ce budget, s'ajoutent les 300 M€ accordés par l'Etat au titre du Plan de relance qui permettront de réaliser l'ensemble des travaux prévus pour 2009 sans annulation de crédits.

En 2010, une évaluation par l'Etat sera réalisée afin de statuer sur l'évolution des travaux de régénération à partir de 2012. Selon la qualité des résultats obtenus par RFF (en fonction de certains critères comme la maîtrise des coûts, le respect des délais, la bonne gestion du temps de fermeture des lignes, l'évolution des coûts de maintenance...), l'Etat pourrait autoriser RFF à investir 1 Md€ supplémentaire entre 2013 et 2015.

- ✓ Evolution du budget annuel consacré à la régénération (voies, appareils de voies, signalisation, ouvrages d'art et ouvrages en terre, caténaires)



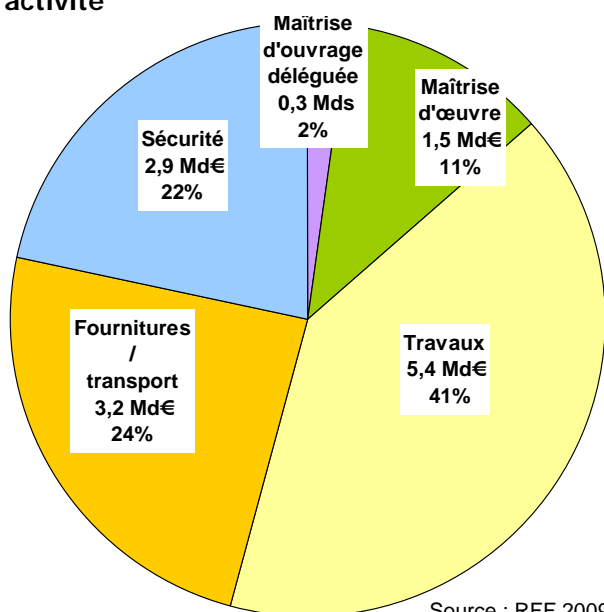
Source : RFF 2009

■ Perspectives de marchés pour les entreprises

1. Des activités historiquement dévolues à la SNCF

Une rencontre avec RFF a permis de clarifier la répartition du budget annoncé par type d'activité (voir illustration ci-après) afin de cerner la part du marché revenant aux entreprises.

✓ Répartition du budget par type d'activité



Source : RFF 2009

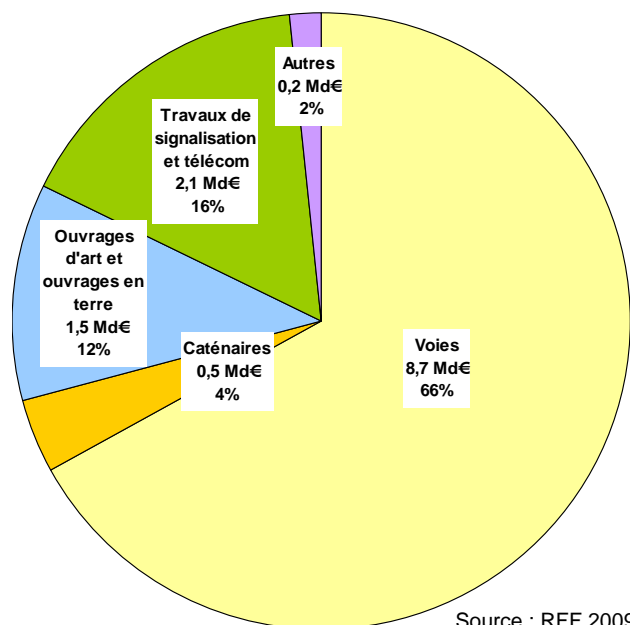
Historiquement la majorité des activités est dévolue à la SNCF (maîtrise d'œuvre, maîtrise d'ouvrage, fournitures, sécurité), l'activité travaux étant quant à elle principalement portée par les entreprises (5,4 Md€ entre 2008 et 2015, soit 675 M€/an).

La SNCF est d'autant plus présente dans l'entretien du réseau que toutes les activités de maintenance lui sont confiées par le biais de la Convention de gestion. Ce document, dont la prochaine version sera signée en 2011, planifie sur 4 ans les travaux d'entretien soit 2,8 Md€ engagés en 2009, 1,9 Md€ étant destinés aux travaux d'entretien et 0,9 Md€ à l'exploitation. Le budget de la Convention de gestion s'élève à 11 Md€ entre 2007 et 2011. La part de ces travaux revenant aux entreprises est très difficile à définir.

Cependant, certaines activités s'ouvrent progressivement à des opérateurs privés. C'est le cas de la maîtrise d'ouvrage déléguée (activité que la SNCF partage avec des maîtres d'ouvrage privés comme SYSTRA, SETEC, EGIS...), de la maîtrise d'œuvre ou des fournitures. Pour cette dernière activité, les premières tentatives ne sont pourtant pas très fructueuses.

2. Un marché porté par l'entretien des voies et la signalisation

✓ Répartition du budget par métier



Par métier, il ressort que 66% de ce budget de 13 Md€ seront consacrés à l'entretien des voies. Cet effort se porte particulièrement sur le réseau

■ Conclusion

Entre 2016 et 2020, les investissements en régénération augmenteront encore de 3%/an environ (hors inflation).

Entre 2021 et 2025, les investissements diminueront de 5%/an pour revenir à leur niveau habituel.

A l'horizon 2025, on aura donc atteint un rythme de croisière sur le réseau en état. Les besoins en entretien seront moins importants du fait de ces investissements et de la durabilité des matériaux utilisés.

Mais pour optimiser la réussite de ce plan de rénovation, RFF devra porter ses efforts sur plusieurs points :

classique (lignes 1 à 6). Les travaux sur les petites lignes dépendent fortement de l'engagement des collectivités locales. L'évolution de leur budget pourrait être un frein à l'investissement de RFF sur ces petites lignes. Dans tous les cas, un rééquilibrage est à trouver entre le coût de l'infrastructure et le coût d'exploitation.

A plus long terme, l'investissement sur les voies diminuera légèrement (60% des investissements entre 2015 et 2025) au profit de la remise à niveau de la signalisation.

Les investissements dans la signalisation représentent 16% du budget total. Dans ce domaine, les efforts de remise à niveau sont très importants et se concrétisent par deux projets :

- Le projet de Commande Centralisée du Réseau (CCR) qui a pour objet le renouvellement des postes de signalisation. Il correspond à un budget de 250 M€/an sur la période 2008-2015 et s'étalera sur 20 ans.
- Le projet European Train Control System (ETCS) consiste en la mise aux normes de la signalisation des trains destinés au réseau ferroviaire européen. Ce projet correspond à un budget de 100 M€/an sur la période 2012-2015.

Enfin, les investissements consacrés aux caténaires ne s'élèvent qu'à 500 M€. En effet, parmi les causes des perturbations de trafic, seulement 20% d'entre elles sont liées à des défauts d'infrastructures. Les autres causes sont principalement l'accrochage de pantographe, les chutes d'arbres ou le vandalisme.

- Sa capacité à s'organiser, principalement en termes de préparation de travaux, d'optimisation des plages de travaux, de réactivité.
- La performance et la fiabilité des outils (suite rapide) et, plus généralement, la capacité de réalisation des travaux dans les délais.

Pour répondre à ces objectifs, RFF compte, entre autres, sur la professionnalisation (constitution d'équipes spécialisées au sein de la maîtrise d'œuvre SNCF) mais aussi l'ouverture du marché à des opérateurs privés.

Elise Poulain – poulaine@fnfp.fr

TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES

Evaluation du marché des contournements urbains

Dans le domaine routier, les futurs investissements neufs concernent désormais essentiellement les contournements urbains. Une étude a donc été menée pour évaluer ces futurs investissements. Les premiers résultats montrent l'existence d'un important marché dont la programmation au-delà de 2013 est difficile à établir.

■ Les contournements urbains : principaux investissements neufs préconisés par le Grenelle dans le domaine routier

1. Enjeu de l'étude sur les contournements

La construction de nouvelles routes n'est plus aujourd'hui une priorité pour l'Etat qui a quasiment finalisé son réseau autoroutier. Depuis le transfert d'une partie des routes nationales aux départements, l'Etat gère environ 11 000 km de réseau tandis que ces derniers gèrent 388 000 km de routes départementales soit 41% du réseau routier.

L'unique préconisation du Grenelle de l'environnement dans le domaine routier est « **la résolution des cas de sécurité et de congestion, ou d'intérêt local** ».

Les contournements urbains, qui apportent des solutions à ces problèmes d'engorgement de communes ou de gestion des flux locaux, correspondent parfaitement à ce type d'enjeu.

Aussi le recensement de ces projets a-t-il toute son importance dans le cadre d'une étude prospective sur les marchés futurs dans le domaine des investissements neufs.

2. Objectifs et déroulement de l'enquête

Cette étude a été réalisée dans le contexte du groupe de travail de prospective sur les infrastructures de transport mis en place par la commission de développement économique de la FNTP.

Les Conseils généraux, porteurs de la plupart de ces projets, ont naturellement été sollicités pour répondre à cette étude. Deux objectifs ont été arrêtés :

- Evaluer pour les années à venir le montant du marché de contournements.

- Rassembler, au sein d'une base de données, les aspects techniques et financiers de ces projets et assurer le suivi de cette base avec la participation des Fédérations Régionales (FRTP).

La FNTP a fait appel à la Junior Entreprise (JE) des Ponts et Chaussées pour réaliser l'étude d'avril à août 2008. Grâce au concours des Directeurs de Services Techniques (ADST), la JE a pu prendre contact avec les services concernés des Départements. L'étude s'est déroulée en deux étapes :

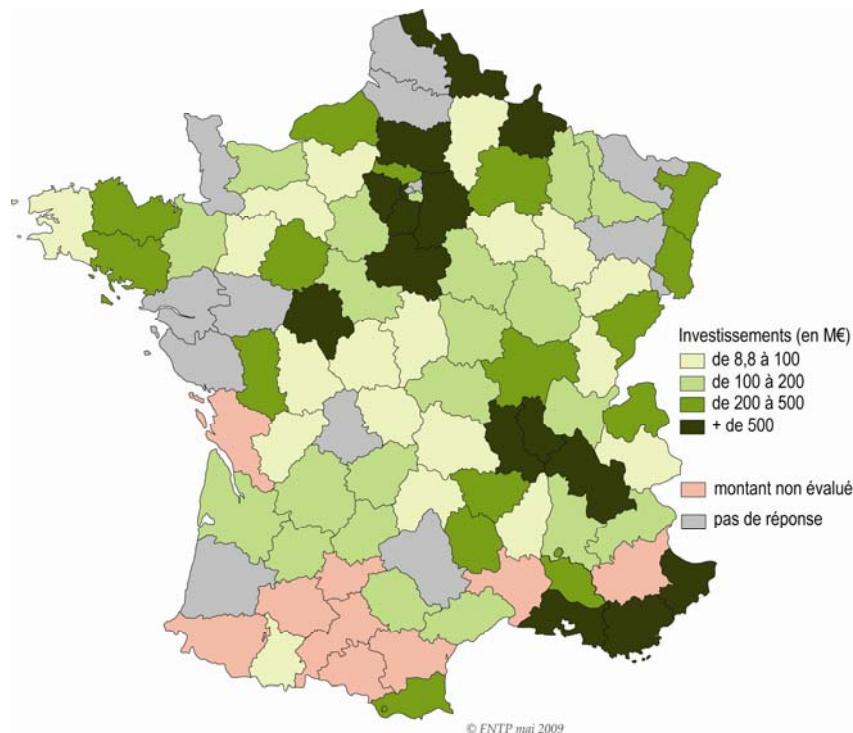
- Une première phase de recensement de l'ensemble des projets de contournements dans les 20 plus grandes villes de chaque département.
- Une seconde étape de vérification avec la collaboration des FRTP.

Suite à l'enquête et aux remarques des FRTP, il a été constaté deux lacunes dans les résultats obtenus :

- Les interlocuteurs n'ont peut-être pas cités des projets de traversées d'agglomération qu'ils ne considéraient pas comme des contournements urbains, notamment en Ile-de-France.
- La plupart des départements n'ont pas donné de données chiffrées pour les projets dont ils n'avaient pas la complète maîtrise d'ouvrage. C'est la raison pour laquelle la JE n'a pas tenu compte dans son analyse de nombreux grands projets de contournements autoroutiers dont l'Etat a la charge. L'analyse des résultats intègre donc ces grands projets de contournements recensés auparavant par la FNTP.

■ Une bonne visibilité des investissements jusqu'en 2013

✓ Répartition des investissements dans les départements entre 2009 et 2020



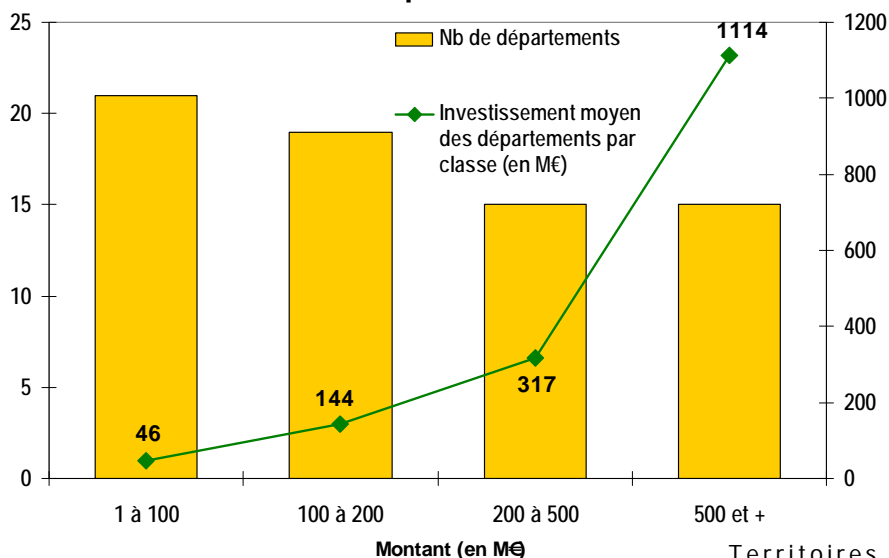
1. Un taux de réponse significatif des départements

Les départements ont bien répondu à l'enquête. 63 d'entre eux ont fourni des données chiffrées. Les compléments apportés par la FNTF et les FRTP ont permis de faire passer ce nombre à 70. 8 départements ont répondu à l'enquête mais leurs réponses n'étaient pas exploitables. La répartition des investissements est présentée dans la carte ci-dessus.

Au total, 394 projets ont été recensés (dont 3% sans montant) pour un montant global de 25 Md€ entre 2009 et 2020. 83% de ces projets n'étaient pas

démarrés au moment de l'enquête. 1/3 des départements investiront moins de 100 M€ et 20% plus de 500 M€. D'importants montants ont été recensés dans les départements possédant des projets de contournements autoroutiers (Yvelines, Bouches-du-Rhône...). Mais ces projets à long terme ont une programmation plus aléatoire. La qualité du recensement joue un grand rôle dans la répartition des investissements : 21 projets recensés dans l'Oise, 19 dans le Var contre 3 en Seine-Maritime et 1 dans le Loiret.

✓ Analyse des investissements des départements



2. Analyse de la répartition des investissements

Il est très difficile d'évaluer la répartition des investissements jusqu'en 2020 et ce pour plusieurs raisons :

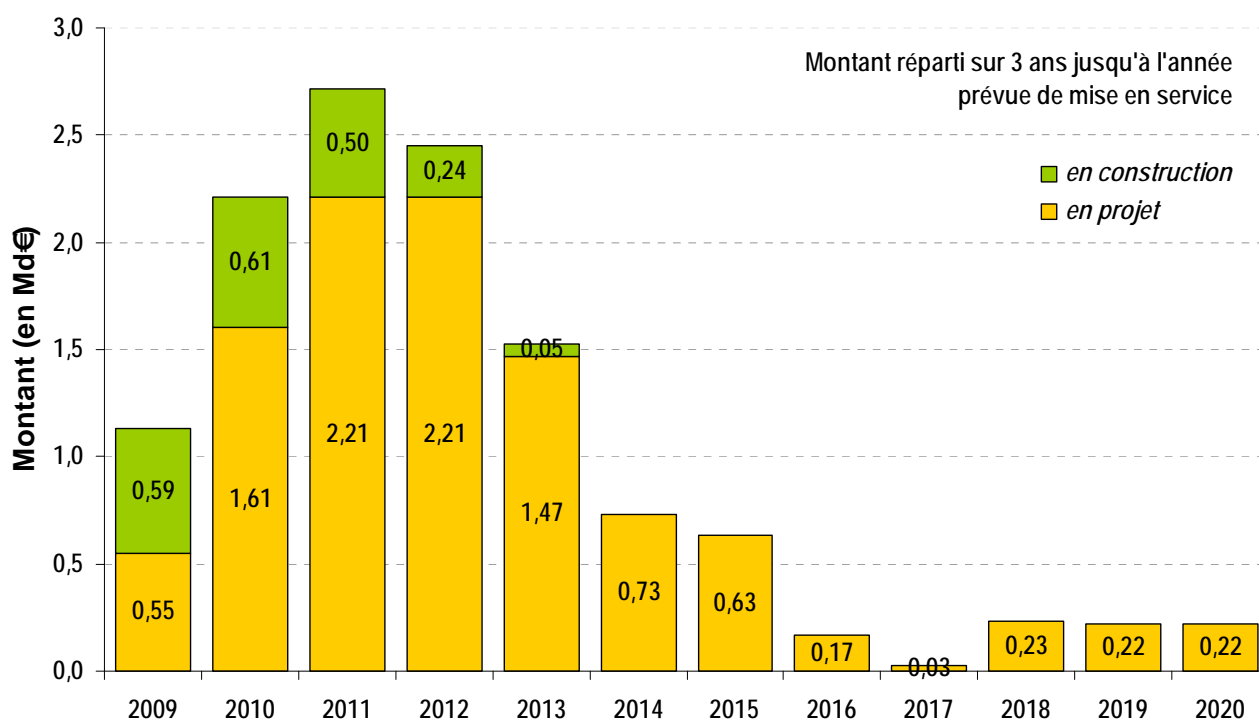
- Les projets de grands contournements (la Francilienne notamment) représentent plus de 50% des investissements évalués. Ces projets ont une programmation complexe et nombre d'entre eux ne seront probablement pas terminés à l'échéance prévue.
- 47% des investissements recensés correspondent à des projets non programmés. Parmi ces projets, 50% sont

des grands projets de contournements (Marseille, Lyon, Lille, Nice), le reste correspond à des projets où les départements sont maîtres d'ouvrage.

Sur les 25 Md€ recensés, 12 Md€ n'ont pas pu être répartis.

Le graphique ci-dessous présente donc une répartition de 13 Md€ d'investissements jusqu'en 2020 (800 M€ d'euros environ ayant été imputés aux années 2007 et 2008 selon notre méthode de répartition). Les années 2011, 2012 et 2013 sont portées par les projets de la Francilienne à Cergy et de la nationale 13 à Neuilly. Après 2013, une vision prospective est difficile à établir.

✓ Répartition des investissements jusqu'en 2020



Pour chaque contournement, la date de mise en service et le montant étant connus, les investissements ont été répartis de manière théorique sur trois ans, ce lissage étant plus proche de la réalité d'exécution des travaux.

■ Conclusion

Le marché des contournements urbains est important et porté par les grands projets de contournements autoroutiers. Cette étude sera mise à jour fin 2009 en

clarifiant les familles de projets (contournements, déviations, traversées d'agglomération) et en proposant des synthèses régionales.

Elise Poulain – poulain@fnfp.fr

TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES

Quelles évolutions pour l'AFITF ?

La prise en compte des objectifs du Grenelle de l'environnement par les collectivités locales nécessite qu'elles engagent d'importants programmes d'investissements au cours des prochaines années. De nouveaux modes de financements doivent être recherchés, d'autant plus que les ressources classiques sont plus difficiles à mobiliser auprès des banques.

■ Quitte ou double

En décembre 2008, Jean-Louis BORLOO et Dominique BUSSEREAU confiaient au CGEDD (ex-CGPC), le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, une *mission de réflexion et de propositions des missions et des principes de gouvernance et de prise de décision de l'AFITF*. Cette mission au titre très long a débouché sur un rapport concis et précis de Claude GRESSIER qui pourrait tomber dans l'oubli. Il n'a jamais été officiellement rendu public... mais il est téléchargeable sur le site du Moniteur.

L'AFITF est en effet soumise à des courants contraires : d'un côté, la Cour des Comptes préconise sa suppression et de l'autre, le texte du Grenelle I retient de lui affecter de nouvelles ressources. En effet, cette agence privée très tôt d'une partie de ses ressources pérennes équilibre ses engagements grâce à des dotations budgétaires croissantes en attendant que d'autres ressources pérennes soient créées.

Ce rapport, tout comme celui pour le CES de Philippe VALLETOUX en 2006 (et notamment le commentaire du groupe des entreprises privées) a pointé le caractère éphémère des fonds bénéficiant d'une certaine autonomie grâce à une ressource affectée. A la disparition de ces fonds cette ressource (des points de TIPP) se trouvait reversée au budget général. Pour les seuls FSGT et FITTVN, cela représentait en 2006 1,6 Md€ par an. Si l'AFITF pouvait disposer aujourd'hui de cette ressource, elle pourrait s'engager tous les ans à hauteur de 2,5 Md€ et le problème du financement des grands projets ne se poserait plus.

Si on ne peut pas remonter le cours de l'histoire, il faut au moins en tirer des enseignements pour éviter qu'elle ne se répète.

✓ Espérance de vie des fonds : l'expérience du passé

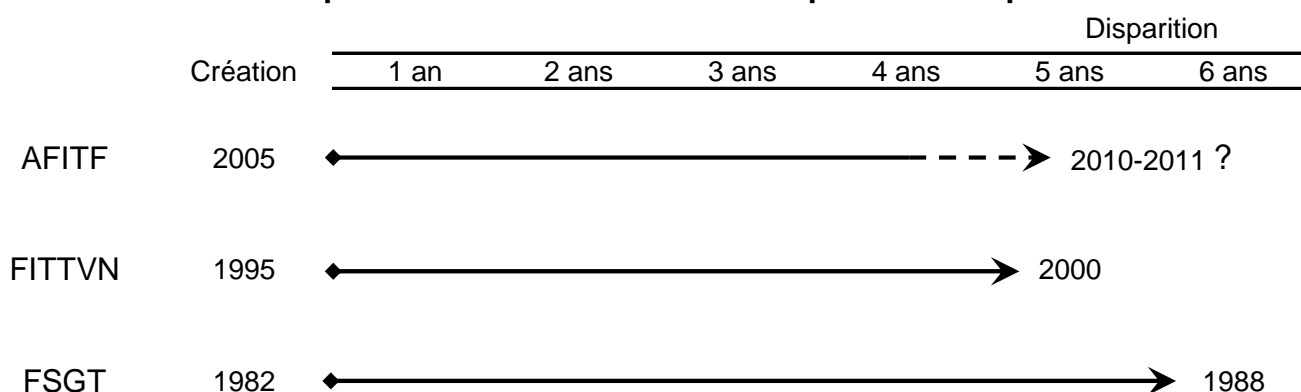


Schéma réalisé en octobre 2004

■ Insuffisance des ressources

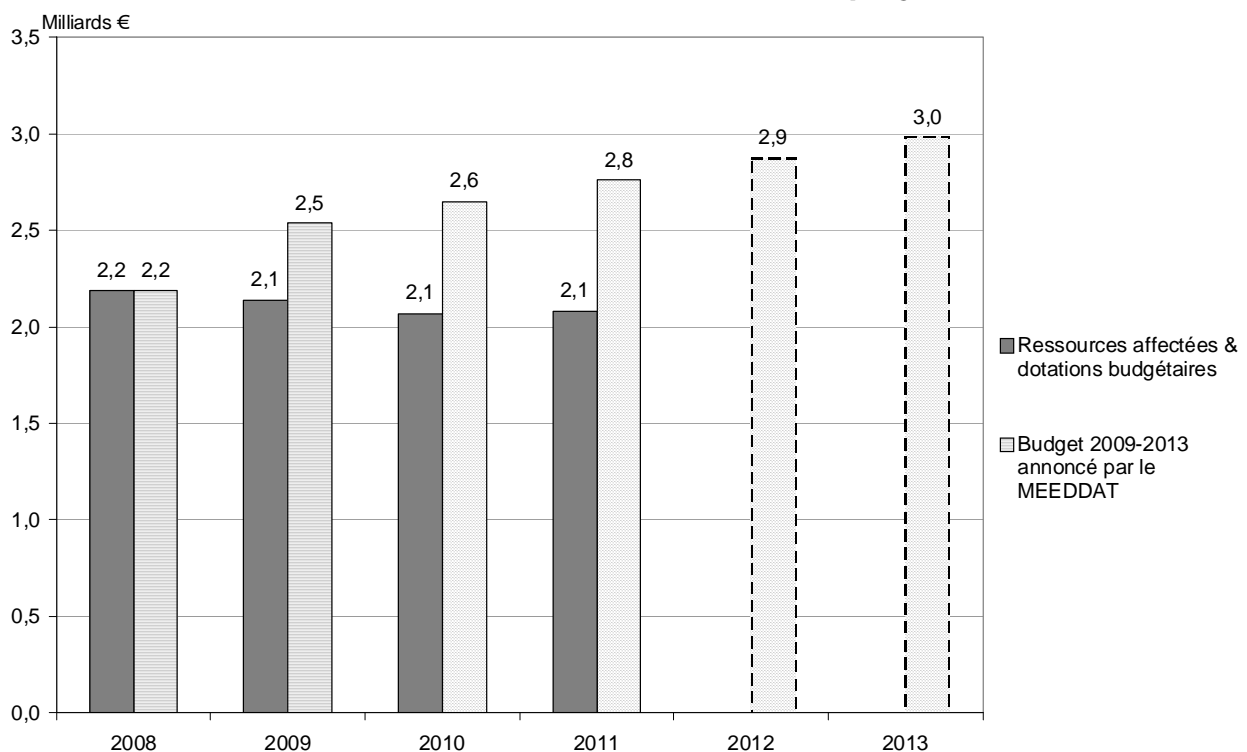
Tandis que le périmètre des interventions de l'AFITF s'élargissait, le bouclage de son budget devenait de plus en plus complexe. Les débats dans le cadre du projet de loi de finances pour 2009 à propos du triplement de la redevance domaniale sur les sociétés d'autoroutes en sont symptomatiques.

L'agence est désormais tributaire pour plus de la moitié de ses ressources des dotations de l'Etat. Chaque année des solutions ponctuelles sont recherchées pour limiter les appels de fonds auprès de l'Etat. Cela fut le cas en 2009 avec le versement

d'une avance de 143 M€ du Trésor, remboursable en 2010 avec le produit de la mise en concession de l'A63.

Avec la présentation du projet de loi de finances pour 2009, le budget était détaillé jusqu'en 2011 et les engagements de l'AFITF jusqu'en 2013. L'écart est appelé à se creuser d'année en année entre les ressources de cette agence et les projets qu'elle est appelée à financer. De façon inopportune, l'accumulation des retards dans le lancement des grands projets atténuera le creusement de cet écart.

✓ Insuffisance des ressources face aux projets à lancer



Analyse du PLF 2009 en octobre 2008

■ Diagnostic de la Cour des comptes

La Cour des Comptes n'aurait été dans son rôle sans un classique rappel à l'orthodoxie budgétaire. Par son mode de fonctionnement, l'AFITF échappe au principe de l'universalité budgétaire : « l'Agence est un dispositif d'affectation de recettes à des dépenses ». Cet argument a été utilisé par le passé pour justifier la suppression de fonds tels que le FSGT ou le FITTVN.

Ce rapport relève de plus que les recettes récurrentes qui devaient couvrir ses dépenses ne lui sont plus affectées (dividendes des SEM autoroutières). Ce point est régulièrement rappelé lors de chaque débat sur le projet de loi de finances en attendant de nouvelles ressources pérennes affectées.

Cependant, ce rapport de la Cour des Comptes va plus loin en faisant deux observations de fond :

- tout d'abord, les ressources propres de l'AFITF sont insuffisantes pour faire face aux engagements ;
- de plus, cette agence n'a aucun rôle ni dans l'évaluation des projets, ni dans la programmation pluriannuelle des investissements.

Ces deux observations doivent trouver des réponses et c'est en ce sens que le rapport préparé par Claude GRESSIER préconise d'élargir ses missions.

■ Elargir les missions de l'AFITF

L'AFITF a été créée à la suite du CIADT du 18 décembre 2003 qui reprenait une très longue liste, presque exhaustive, de grands projets à réaliser. Cette liste ne fixait aucune priorité parmi eux. Elle a ensuite été appelée à financer de nombreux autres projets à la place de l'Etat, comme l'achèvement des Contrats de plan 2000-2006 jusqu'en 2009-2010. En d'autres termes, cette agence est intervenue pour financer la fin de projets anciens tandis que les grands projets n'avançaient pas assez vite. Si les domaines d'intervention de l'AFITF se sont progressivement élargis, sa mission « comptable » n'a pas changé.

La planification ayant disparue, les priorités parmi les projets ne sont plus fixées. L'actualité récente nous montre combien des bonnes nouvelles s'accumulent pour le long terme (cf. nouveaux projets de LGV vers 2020), alors qu'à court terme les projets tardent à démarrer.

Ainsi, ce rapport préconise-t-il que l'AFITF devienne une instance d'évaluation des projets au sens du développement durable. Cette recommandation avait déjà été faite tout d'abord dans le rapport de Michel DIDIER pour le Conseil d'Analyse Economique en août 2007, puis plus récemment dans celui (non publié) de Christian SAINT-ETIENNE en décembre 2008.

Cette évaluation préalable aux arbitrages parmi différents projets doit être prolongée par une capacité à les programmer depuis les études jusqu'à la réalisa-

tion des travaux. Claude GRESSIER suggère ainsi une programmation pluriannuelle glissante sur 5 ans.

Ce mode « glissant » permet une plus grande réactivité comme dans une entreprise. Pour être en état de mener une telle mission, l'AFITF doit :

- d'une part, disposer de ressources pérennes et affectées ;
- et d'autre part, préparer un état annuel d'avancement physique et financier des programmes d'infrastructures, reprenant ainsi une préconisation faite par le CES en 2006.

Le financement des projets est d'autant plus complexe qu'ils sont importants et font appel à de nombreux co-financeurs, si bien qu'aucun principe général ne peut être établi. L'une des nouvelles missions de l'AFITF serait alors qu'elle puisse définir projet par projet les modalités de son financement. Le savoir-faire acquis dans ce domaine pourrait, par retour d'expérience, permettre d'accélérer les projets.

Enfin, ce rapport recommande d'élargir le Conseil d'administration de l'AFITF, notamment aux représentants des associations d'élus puisque les grands projets sont cofinancés par les régions et les départements. Cette agence étant un organisme de gestion, elle n'a pas vocation à fonctionner selon le principe de la « gouvernance à 5 » à la différence du suivi du Grenelle de l'environnement.

■ Pistes pour de nouvelles ressources

Aujourd'hui, les ressources pérennes de l'AFITF sont comprises entre 0,9 et 1 Md€ par an. Elles représentent actuellement moins de moitié de ce que l'agence finance et, moins de 40% d'ici 3 à 4 ans. Claude GRESSIER propose un panorama des ressources possibles, celles déjà évoquées et d'autres qui méritent d'être approfondies.

Le Grenelle a retenu que l'écotaxe sur les poids lourds (« taxe poids lourds ») serait affectée à cette agence. Son produit net avoisinerait 700 à 800 M€, mais pas avant 2012 (au mieux). La mise en application de la Directive Eurovignette rapporterait un montant similaire, vers 2014 et cette disposition suscite encore beaucoup d'interrogations.

Ces solutions ponctuelles sont avancées comme le produit attendu des nouvelles mises en concession d'autoroutes avec l'exemple de la mise en concession de la RN 10 entre Bordeaux et Bayonne (A63).

Deux autres pistes de financement qui mériteraient d'être approfondies ont été présentées :

- Un rattrapage partiel du niveau de TIPP sur le gazole pour les voitures particulières et les camionnettes de 0,05 à 0,06 €/L. Cette taxe est actuellement de 0,59 €/L pour le super sans plomb et de 0,42 €/L pour le gazole. Cela rapporterait de 1,2 à 1,4 Md€. Cette piste déjà proposée dans le rapport d'audit des infrastructures de 2002-2003 (IGF & CGPC) pourrait prendre tout son sens dans le cadre des réflexions engagées sur la Taxe Carbone ;
- Les principales concessions autoroutières prennent fin vers 2028-2030 et le produit des remises en concessions sera important. Des obligations d'une maturité de 20 ou 22 ans remboursables à l'échéance de ces concessions pourraient être émises par l'Etat au profit de l'AFITF.

■ En conclusion : un rapport d'une grande actualité

Ce court rapport du CGEDD sur l'AFITF mérite d'être utilisé. Il pose un très bon diagnostic sur l'AFITF et fait des préconisations sur ses missions, son fonctionnement et ses ressources. Paru en pleine récession au moment où un plan de relance par

l'investissement venait d'être lancé, il permettrait une plus grande efficacité dans sa mise en œuvre et nous préparerait mieux à l'après-crise.

Nicolas LELEU
leleun@fntp.fr

Pour en savoir plus :

Rapport de Claude GRESSIER de février 2009 sur l'AFITF :

<http://www.lemoniteur.fr/147-transport-et-infrastructures/article/actualite/607003-l-ecotaxe-poids-lourds-financerait-les-infrastructures-de-transport>

Rapport annuel 2009 de la Cour des Comptes, chapitre sur l'AFITF :

<http://www.ccomptes.fr/fr/CC/documents/RPA/9-AFITF.pdf>

Rapport Infrastructures de transport, mobilité et croissance du CAE paru en août 2007 :

<http://www.cae.gouv.fr/IMG/pdf/069.pdf>

Synthèse du rapport sur la faisabilité financière des programmes d'infrastructures du CES en mars 2006 :

<http://www.conseil-economique-et-social.fr/presidence/publication/PU06-228.pdf>

Rapport complet du CES :

<http://www.conseil-economique-et-social.fr/rapport/docton/06032204.pdf>

TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES

Prospective 2020 : quels scénarios pour la production électrique française ?

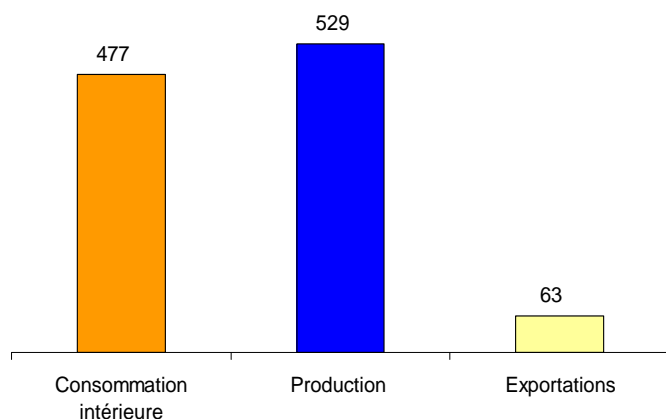
Dans le cadre des groupes de travail de la commission développement économique de la FNTP, une approche prospective des marchés de l'énergie a abouti à l'élaboration de différents scénarios de production électrique à horizon 2020. Cet article en présente une synthèse et chiffre leurs retombées potentielles, notamment en termes d'activité pour les Travaux Publics.

■ Etat des lieux de la production électrique française et enjeux à horizon 2020

La France est exportatrice nette d'électricité. Avec un parc électronucléaire fortement développé, elle dispose d'une production de base répondant à 78% de ses besoins. Elle exploite également ses ressources hydrauliques avec des barrages sur ses fleuves ou en

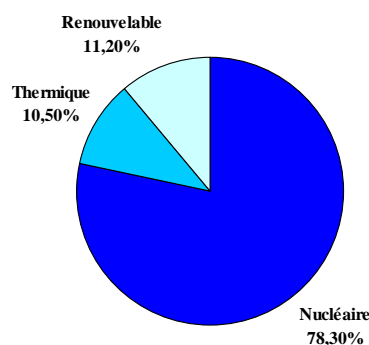
zone de montagne. Enfin, des capacités thermiques classiques (gaz, charbon) permettent de répondre à une demande de pointe, c'est-à-dire à des pics de consommation qui interviennent principalement en période de grand froid.

✓ Situation électrique française en 2006 (TWh)



D'ici 10 ans, cette situation électrique va devoir tenir compte d'un certain nombre de facteurs liés à la fois au parc de production lui-même mais aussi à des éléments externes et de choix politiques. Le remplacement du parc nucléaire est un de ces enjeux : les premières centrales atteindront 40 ans en 2020. D'ici cette date la question de leur durée de vie (les Etats-Unis ont par exemple prolongé leurs centrales jusqu'à 60 ans) ou le remplacement par de nouveaux réacteurs (EPR : European Pressurized Reactor) ou de nouvelles formes d'énergie devra être réglée. Avec le

✓ Répartition de la production électrique par énergie

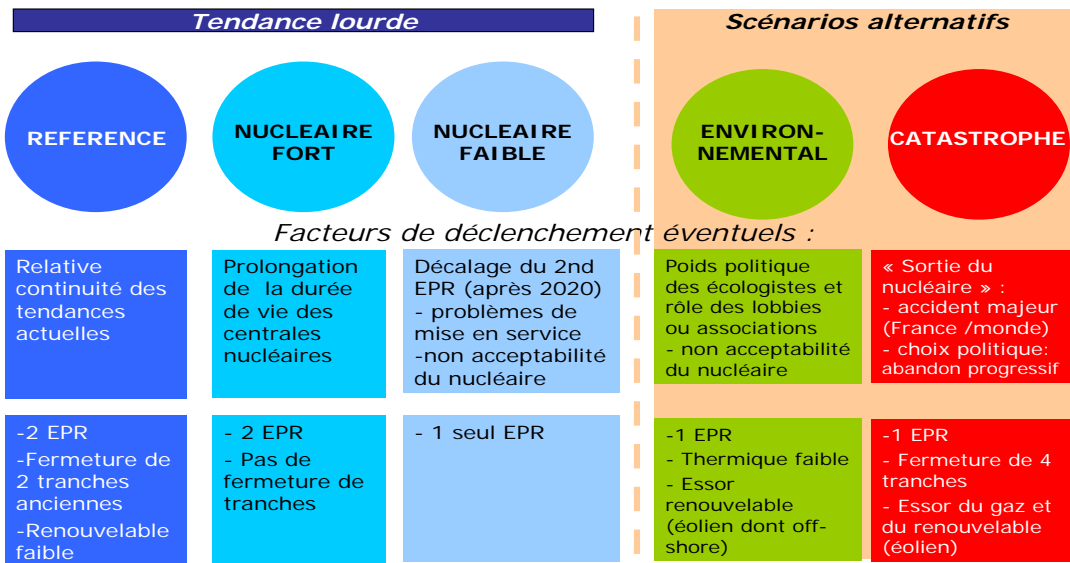


Grenelle de l'environnement, l'engagement en matière d'énergies renouvelables devrait également s'accroître. L'Union européenne a fixé à 23 % la part d'électricité issue de sources renouvelables (hydroélectricité, éolien, solaire, biomasse...). Si la France veut atteindre cet objectif l'investissement nécessaire devra être massif.

Enfin, le dernier défi consiste à conserver un prix de l'électricité compétitif en France à la fois pour les industriels et les particuliers. Les choix énergétiques seront déterminants dans ce domaine.

Quels scénarios pour la production électrique française en 2020 ?

✓ Scénarios de production électrique : tendances et ruptures



<p>Nucléaire: 2 EPR (Flamanville et Penly) - améliorations techniques sur les centrales actuelles. Fermeture de 2 tranches 800 MW</p> <p>Hydraulique: production élevée correspondant à des années de bonne disponibilité</p> <p>Gaz: construction 9 Cycle Combiné (CCG): 4 GW</p> <p>Charbon: maintien en service de 3 GW et construction de 2 unités charbon propre haute rendement (1,6 GW)</p> <p>Eolien: faible développement: 7 GW</p> <p>Autres ENR (biomasse+ PV): 1,1 GW</p>	<p>Nucléaire: 2 EPR (Flamanville et Penly) - améliorations techniques sur les centrales actuelles. Pas de fermeture de tranches</p> <p>Hydraulique: production moyenne</p> <p>Gaz: construction de 11 CCG: 5 GW</p> <p>Charbon: maintien en service de 3,7 GW mais pas de nouvelles unités propres</p> <p>Eolien: Faible développement: 7 GW</p> <p>Autres ENR (biomasse) 1,1 GW +0,5 GW photovoltaïque</p>	<p>Nucléaire: 1 seul EPR (Flamanville) - améliorations techniques sur les centrales actuelles. Pas de fermeture de tranches mais baisse du taux d'utilisation (travaux prolongement de durée de vie)</p> <p>Hydraulique: augmentation de la puissance installée de 1 GW mais taux utilisation moyen (réchauffement)</p> <p>Gaz: 6 CCG: 3 GW</p> <p>Charbon: abandon progressif</p> <p>Eolien: développement fort: 20 GW (= objectif RTE) dont 25 % de off shore</p> <p>Photovoltaïque: développement fort: 3 GW ;</p> <p>Autres ENR (biomasse...): 1,1 GW</p>	<p>Nucléaire: 1 seul EPR (Flamanville puis moratoire sur construction de nouvelles unités), fermeture de 4 tranches 800 MW. Diminution taux utilisation (mise en conformité nouveaux standards de sécurité)</p> <p>Hydraulique: hausse de la puissance installée de 1GW, taux utilisation moyen (réchauffement)</p> <p>Gaz: env. 20 CCG: 10 GW</p> <p>Charbon: maintien des capacités actuelles, + 4 centrales propres</p> <p>Autres ENR (biomasse...): 1,1 GW</p>	
Capacité d'export importante (production de 599 TWh pour une consommation de 534 TWh)	Capacité d'export importante (production de 606 TWh pour une consommation de 534 TWh)	Problème de capacité en hiver en cas de scénario de demande haute. Tensions en périodes de pointe => nécessité d'importer à certaines périodes de l'année	Capacité d'export importante (production de 586 TWh pour une consommation de 534 TWh)	Pas de couverture des besoins (production de 520 TWh) quel que soit le scénario de consommation (problème l'été même avec un scénario MDE de modération de la demande)

Cinq scénarios volontairement contrastés ont été élaborés. Leur construction s'est faite en faisant des choix portant sur les variables suivantes de production électrique :

- le mix énergétique, c'est-à-dire la puissance installée pour chaque type d'énergie
- le taux d'utilisation des équipements : il varie par exemple selon les scénarios de 75 à 81 % pour le nucléaire, de 28 à 31% pour le thermique classique et est fixé à 24% pour l'éolien.
- le prolongement ou non de la durée de vie de centrales anciennes (nucléaires ou thermiques) au-delà de 40 ans.

Quant à la demande, les scénarios de consommation (au nombre de 3) ont été repris de travaux réalisés par RTE (Bilan prévisionnel de l'équilibre offre-demande d'électricité en France – édition 2007). Les données de consommation à horizon 2020 ont été mensualisées à partir de coefficients de consommation mensuels. Il est ainsi possible de vérifier si les scénarios d'offre permettent de satisfaire ou non la demande mensuelle d'électricité à horizon 2020.

Parmi les cinq scénarios, trois correspondent à des tendances lourdes : ils sont fondés sur une évolution tendancielle par rapport à la situation actuelle et au choix réalisés aujourd'hui (choix du nucléaire, développement progressif de l'éolien). Les deux autres sont en rupture. Ainsi le scénario environnemental prévoit un essor massif des énergies renouvelables tandis que le scénario « catastrophe » a été envisagé sous un angle volontairement peu réaliste mais permet d'estimer les besoins alternatifs en cas de sortie progressive du nucléaire à horizon 2020. Ces cinq scénarios ont été construits comme un outil de réflexion, sachant qu'aucun d'entre eux ne se réalisera intégralement mais qu'il est probable que c'est un mix de ces scénarios qui interviendra.

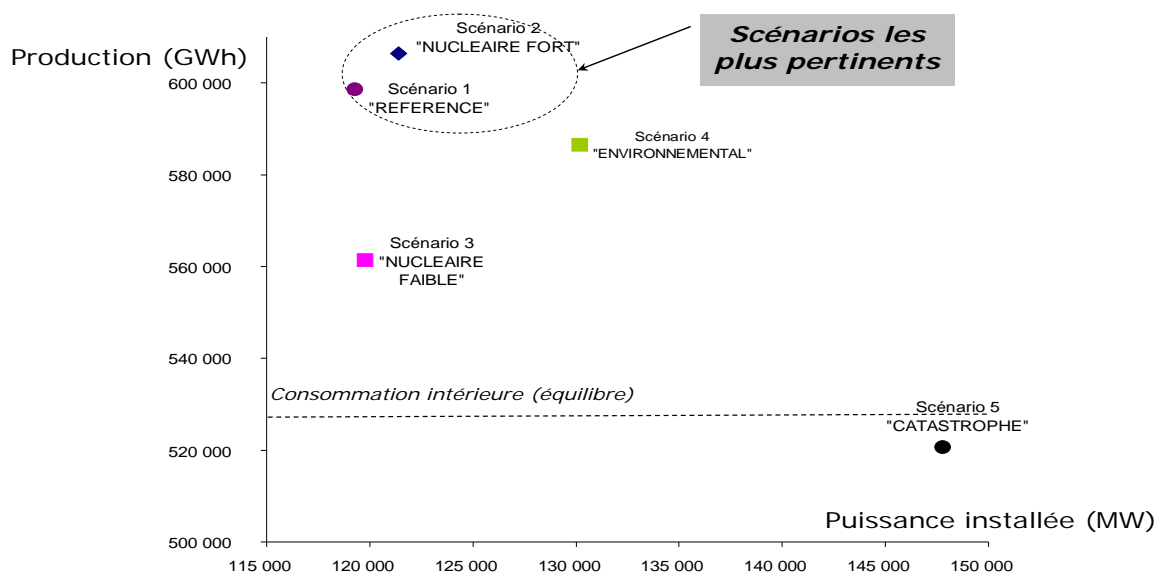
Plusieurs constats s'imposent quel que soit le scénario envisagé :

- Tous les scénarios (sauf « catastrophe ») conduisent à un niveau de production supérieur à la demande intérieure (capacité exportatrice). La problématique n'est donc pas tant une question de capacité que de choix politiques et environnementaux. Toutefois, dans le cas d'un scénario « nucléaire faible », il faut noter que la couverture des besoins peut poser problème en période de forte demande (été, hiver). De plus, cette situation de couverture des besoins n'est possible qu'avec les hypothèses retenues sur les taux d'utilisation des équipements : ceci implique donc en corollaire un bon entretien des moyens de production, notamment des centrales nucléaires.

- L'énergie nucléaire reste l'énergie de base quel que soit le scénario à horizon 2020. Elle continuera de produire les $\frac{3}{4}$ de l'électricité dans les scénarios tendanciels et même en cas de changement brutal (environnemental ou catastrophe) elle reste majoritaire. Il paraît donc exclu d'envisager de répondre à une demande d'électricité (même modérée par rapport au niveau actuel) sans y faire appel.

- Enfin, l'objectif de 21 % d'électricité produite à partir de source renouvelable (et même 23 % pour les objectifs fixés à la France par l'Union européenne) sera difficile à atteindre. En effet, même en cas d'investissement massif dans le renouvelable (et notamment dans l'éolien avec une hypothèse de 20 000 MW de puissance installée en 2020), la part des énergies renouvelables dans la production électrique atteindrait seulement 20%. Or, on peut se poser la question du réalisme d'un tel objectif, notamment dans le cas de scénarios prévoyant deux EPR en 2020 : en effet construire un EPR de 1 600 MW (avec un taux d'utilisation de 80 %) implique, simplement pour maintenir constante la part du renouvelable, la construction d'environ 4 300 MW éolien (soit plus de 2 000 éoliennes) !

✓ Evaluation des scénarios



Les équipements de production électrique ont des rendements différents : par exemple, l'éolien se caractérise par son intermittence, son taux d'utilisation ne pouvant guère dépasser 30 %. En revanche, le taux d'utilisation d'une centrale nucléaire approche des 80 %. Par conséquent, en fonction des hypothèses de mix énergétique des scénarios, certains d'entre eux apparaissent plus efficaces du point de vue du rapport entre puissance installée et production effective. Ce sont les scénarios « référence » et « nucléaire fort » qui semblent de ce point de vue les plus pertinents tandis que le scénario environnemental assure une production élevée mais demande l'installation d'environ 15 000 MW supplémentaires.

Par conséquent, ces différents scénarios amènent à s'interroger sur l'impact des choix énergétiques en termes de coût de l'électricité et des conséquences sur la compétitivité. Aujourd'hui les énergies renouvelables bénéficient de tarifs d'achat attractifs : par exemple pour le photovoltaïque, 55 cts €/kWh avec des contrats sur 20 ans. Le choix de scénarios « alternatifs » aboutirait à un renchérissement important des prix de l'électricité. Certains pays, l'Allemagne par exemple, ont néanmoins fait ce choix du renouvelable considérant l'énergie nucléaire comme inacceptable (question des déchets non réglée, risque d'accident...).

■ Investissement et retombées pour les Travaux Publics : une grande diversité selon les scénarios

L'investissement nécessaire à la réalisation de chaque scénario a été estimé en retenant des valeurs références pour chaque type d'infrastructures.

✓ Montant d'investissement par type d'infrastructures

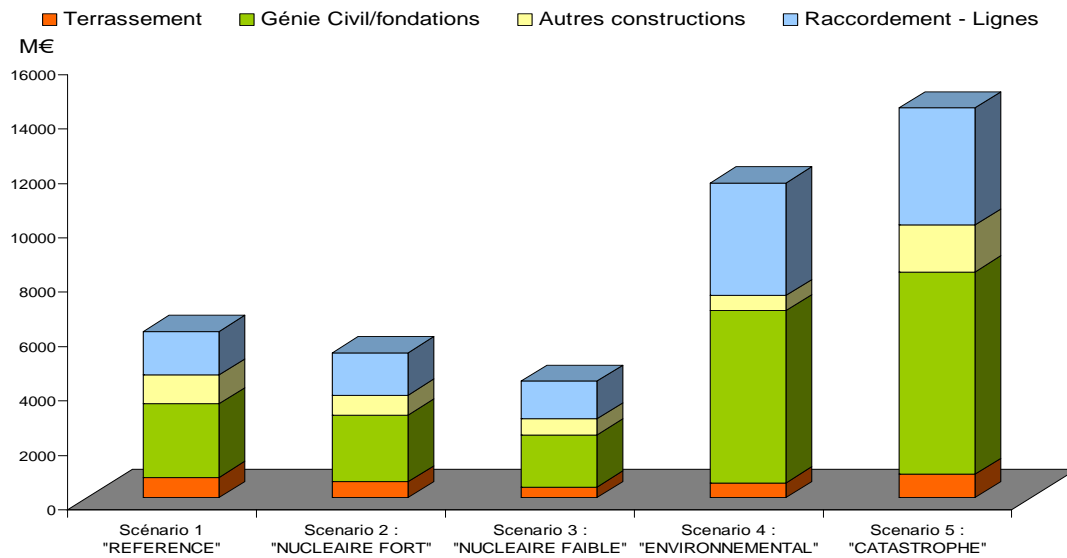
	M€
Centrale EPR – 1600 MW	3 700
Centrale cycle combiné gaz – 450 MW	300
Eolienne terrestre – 2 MW	2
Eolienne off-shore – 5 MW	12
Centrale hydroélectrique – 200 MW	200
Centrale biomasse – 20 MW	40
Centrale photovoltaïque – 25 MW	50
Démantèlement – Tranche nucléaire 800 MW	550

L'investissement global varie fortement pour les scénarios. Les deux scénarios alternatifs sont les plus coûteux : si l'on exclut le scénario « catastrophe », qui serait subi et non choisi, le scénario environnemental demande l'effort financier le plus important. Ce scénario répond en effet à un impératif écologique et non à une logique purement économique.

- « Référence » : 22,8 milliards €
- « Nucléaire fort » : 19,8 milliards € (pas de développement d'unité « charbon propre » à la différence du scénario précédent d'où un investissement moindre)
- « Nucléaire faible » : 16,1 milliards €. C'est le scénario pour lequel l'investissement est le plus faible, à des niveaux proches de ceux d'aujourd'hui : il aboutirait certainement à des besoins cruciaux en 2020 (car pas de démantèlement, pas de nouvelles centrales...)
- « Environnemental » : 35,9 milliards €. Ce scénario de « croissance verte » interpelle par son coût, lié notamment à l'installation de très nombreuses éoliennes dont une partie en off-shore.
- « Catastrophe » : 45,5 milliards €. L'investissement est très élevé. A horizon 2020, il serait extrêmement coûteux d'envisager une sortie du nucléaire.

Pour chaque type de centrale, des coefficients techniques ont permis d'estimer les retombées pour chaque spécialité de Travaux Publics. Ces retombées varient fortement selon le scénario envisagé : d'un peu plus de 4 milliards € pour le nucléaire faible à près de 12 milliards € pour le scénario environnemental. Le scénario « référence » est intermédiaire avec 6 milliards € de retombées. Il est probable que les retombées réelles se situent dans une fourchette de 6 à 12 milliards € sur la période 2009-2020, notamment en fonction de l'essor des énergies renouvelables au cours des prochaines années.

✓ **Estimation des retombées par spécialité Travaux Publics des scénarios**



Après cette première phase de réalisation de scénarios prospectifs à horizon 2020 pour la production électrique, le groupe de travail a effectué un recensement de projets d'infrastructures énergétiques sur la période 2009-2020. Environ 260 projets sont recensés à la fois dans la production, le transport et le stockage d'énergie. Ce recensement sera publié en octobre 2009 sous forme de fiches régionales qui présenteront sous forme synthétique un état des lieux des infrastructures énergétiques dans chaque région française ainsi qu'une liste des projets envisagés. Ces derniers seront présentés sous forme cartographique.

Jean-Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fntp.fr

MAITRE D'OUVRAGE

Premières tendances sur les budgets primitifs 2009 des départements

En 2009, une analyse de 78 budgets primitifs de départements montre une évolution du budget total de +4%. Les dépenses de fonctionnement sont toujours en hausse, en revanche, les dépenses d'investissement reculent de 1% par rapport à l'année précédente. Les dépenses destinées aux Travaux Publics diminuent dans leur globalité de 5% avec un recul marqué des dépenses d'investissement et des subventions versées aux autres maîtres d'ouvrage. Les dépenses d'entretien baissent également mais plus faiblement.

Avertissement : les données des budgets primitifs ne prennent pas en compte les décisions modificatives et donc n'intègrent pas les éventuelles augmentations de budget suite au plan de relance pour l'année 2009.

■ Aperçu global sur les 78 départements

✓ Un budget total en progression de +4% entre 2008 et 2009

GENERALITES

78 départements

		BP 2007	BP 2008	BP 2009	évolution 2008/2007	évolution 2009/2008
en millions d'euros courants						
GRANDES MASSES BUDGE- TAIRES	Budget total	44 270	51 093	53 305	+15%	+4%
	Dépenses réelles de fonctionnement	29 628	34 280	36 093	+16%	+5%
	PART DES DEPENSES REELLES DE FONCTIONNEMENT DANS LE BUDGET TOTAL	67%	67%	68%		
	dont dépenses de personnel	5 313	6 820	7 396	+28%	+8%
	dont dépenses d'aide sociale (y compris RMI, RSA et APA)	17 633	19 694	20 646	+12%	+5%
	dont contributions au SDIS*	1 470	1 708	1 780	+16%	+4%
	Dépenses réelles d'investissement (hors remboursement de dette)	10 185	11 017	10 925	+8%	-1%
	PART DES DEPENSES REELLES D'INVESTISSEMENT (HORS REMB. DE LA DETTE) DANS LE BUDGET TOTAL	23%	22%	20%		

* Service Départemental d'Incendie et de Secours - 78 départements

Source : Budgets primitifs 2007, 2008 et 2009 de 78 départements

Les 78 départements dont le budget primitif a pu être analysé devraient voir **leurs dépenses totales progresser de +4%** en 2009 par rapport à 2008.

Comme en 2007 et 2008, les **dépenses de fonctionnement** en 2009 représentent légèrement plus des deux tiers du budget global et devraient croître de **+5%**. En parallèle, les recettes de fonctionnement, constituées des impôts et taxes prélevés par les départements connaîtront une croissance moins rapide : +3%.

Parmi les dépenses des départements :

- les dépenses de personnel progressent de 8%; cette évolution est liée au transfert de personnel aux départements qui a pris effet depuis le 1^{er} janvier 2005 et qui s'opère visiblement dans les budgets depuis 2006 ;
- les dépenses d'aide sociale augmentent de 5% ; elles sont un poste majeur dans le budget des départements (plus de la moitié) ;

Maitre d'ouvrage

- les contributions versées au Service Départemental d'Incendie et de Secours (+4% en 2009).

Si toutes ces dépenses sont en progression, le rythme est moins soutenu qu'entre 2007 et 2008.

La part des **dépenses d'investissement (hors dette)** dans le budget global recule petit à petit : 23% en 2007, 22% en 2008 et 20% cette année. Ces dépenses devraient même reculer en 2009 : -1% après

une progression de 8% sur le même échantillon de départements. La baisse des dépenses d'investissement touche 30 départements sur 78. Cependant 1 département sur 2 les a augmentées de plus de 5%.

Le recul de l'investissement s'explique en partie par une baisse trop importante de l'épargne de gestion qui n'est pas compensée la hausse des dotations et du flux net de dette.

■ Investissement pour les équipements « Travaux Publics »

1- Répartition de l'investissement par destination

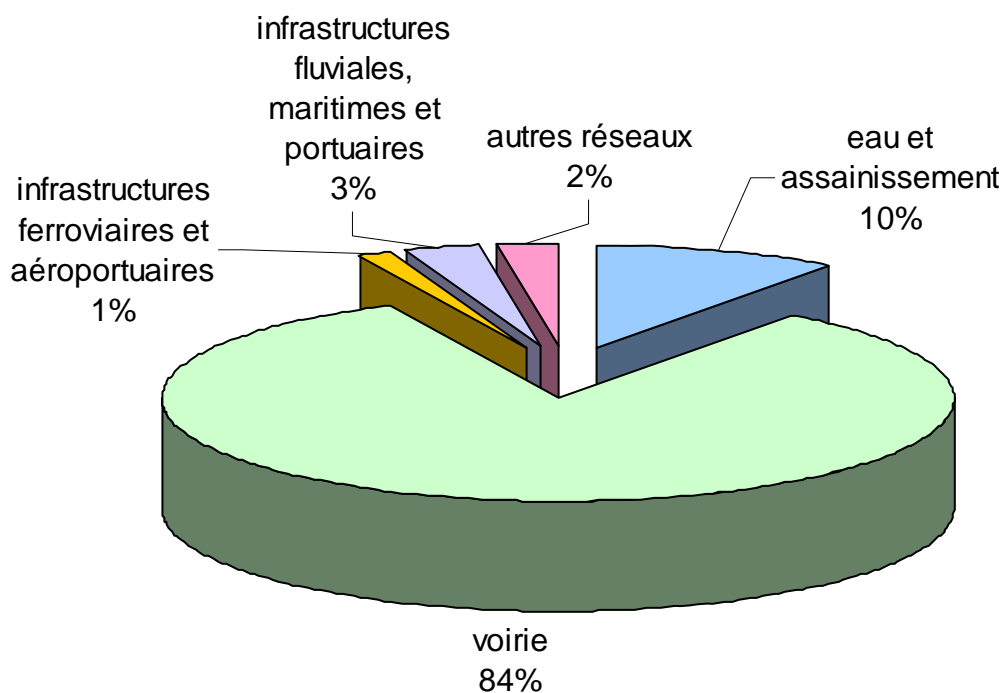
Cette analyse porte sur la partie du budget consacrée aux « **Réseaux et infrastructures** ». Elle représente **5 milliards d'€**, premier poste d'investissement des départements, **en recul de 5%**. Elle concerne :

- l'eau et l'assainissement,
- la voirie,
- les infrastructures ferroviaires et aéroportuaires,
- les infrastructures fluviales, maritimes et portuaires,
- les autres réseaux.

En 2009, tous types de crédits confondus (direct ou indirect, investissement neuf ou entretien), **le réseau routier bénéficie de 84% de l'effort financier** des départements en faveur des réseaux et infrastructures, soit 4,1 milliards d'€.

Les réseaux d'eau et d'assainissement concentrent 10% des crédits, soit 503 millions €. Cette répartition reste identique d'une année à l'autre. Les autres postes représentent un montant global moindre, de l'ordre de 350 millions €.

✓ La route : priorité absolue des départements



Source : Budgets primitifs 2009 de 78 départements

2- Répartition de l'investissement par origine

Ces crédits se répartissent de la manière suivante :

- 63% pour les crédits directs pour l'investissement (études, acquisitions de matériels ou de terrains, travaux neufs sur le réseau départemental),
- 20% pour les crédits indirects pour l'investissement (subventions d'équipement versées à des tiers : communes, EPCI, Etat, divers organismes publics et privés...).
- 17% pour les crédits directs pour l'entretien (dépenses engagées sur le réseau départemental existant). La majeure partie de ces crédits (près de 90%) est consacrée aux réseaux de voirie.

Les crédits directs reculent de 5%, largement entraînés par la voirie (-6%) qui en constitue la quasi-totalité. Seuls trois départements investissent plus de 80 millions € pour les travaux du réseau routier départemental en 2009 contre 5 en 2008.

Après avoir progressées de 19% en 2008, **les subventions reculent cette année de 7%**. A noter cependant que, dans un département sur deux, elles ont progressé de plus de 1%. Les subventions financent à hauteur de 46% l'eau & assainissement suivie de la voirie (33%). La part des aides en faveur de l'eau & l'assainissement a nettement progressé en 2008 (+4 points) et en 2009 (+3 points) aux dépens de celle consacrée à la voirie et aux infrastructures ferroviaires et aéroportuaires.

Enfin, les **crédits d'entretien** accusent un retrait d'à peine 1%. Près de 90% de ces crédits concernent à nouveau la voirie. Environ une quinzaine de départements investissent plus de 15 millions € dans l'entretien de sa voirie. C'est le cas notamment des départements de Rhône-Alpes et plus largement de ceux situés dans des zones montagneuses.

✓ Baisse des crédits pour les TP : -5%

		BP 2007	BP 2008	BP 2009	évolution 08/07	évolution 09/08	Médiane 2009
<i>en millions d'euros courants</i>							
EFFORT TP	Crédits directs pour l'investissement TP	3 074	3 348	3 170	+9%	-5%	-3%
	Crédits indirects pour l'investissement TP	887	1 053	979	+19%	-7%	+1%
	PART DES CREDITS POUR L'INVESTISSEMENT TP DANS LES DEPENSES REELLES D'INVESTISSEMENT	39%	40%	38%			
	Crédits directs pour l'entretien TP	784	861	855	+10%	-1%	+1%
	Total de "l'effort TP"	4 745	5 262	5 004	+11%	-5%	-3%

Source : Budgets primitifs 2007, 2008 et 2009 de 78 départements

Sylvain Siméon – simeons@fnfp.fr

INTERNATIONAL

Pays du sud méditerranéen : perspectives pour les infrastructures et activité des entreprises françaises de Travaux Publics

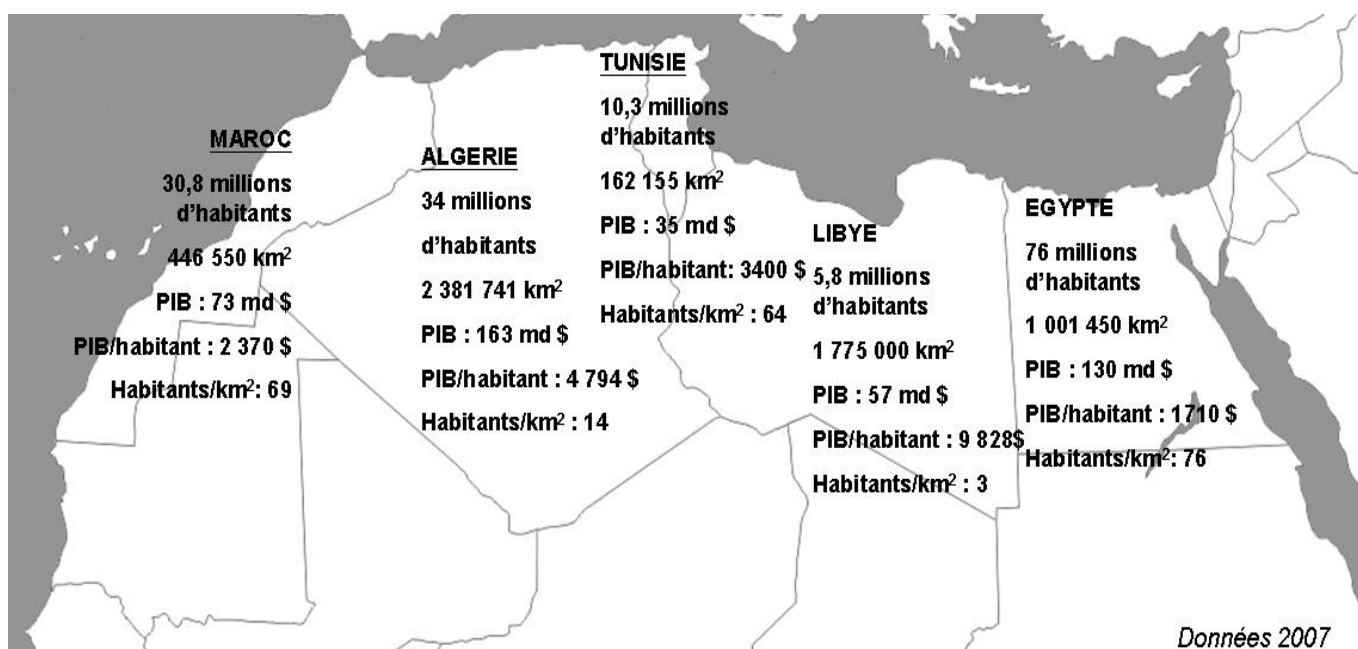
Les infrastructures sont au cœur des projets de développement des pays du sud méditerranéen : développement des transports, accès à l'eau et à l'énergie, environnement sont en effet des enjeux majeurs pour les populations. Cet article dresse un panorama des nombreux projets en cours et de l'activité des entreprises françaises de Travaux Publics dans cette région.

■ Investissement en infrastructures : des politiques ambitieuses

L'espace méditerranéen est une zone d'échanges importants. La coopération entre les pays qui la bordent et notamment le renforcement des liens nord-sud est un enjeu majeur. Le renforcement des échanges

passent pour partie par le développement des infrastructures à la fois à l'intérieur des différents pays mais aussi entre ceux-ci (interconnexions).

1. Quelques chiffres clés



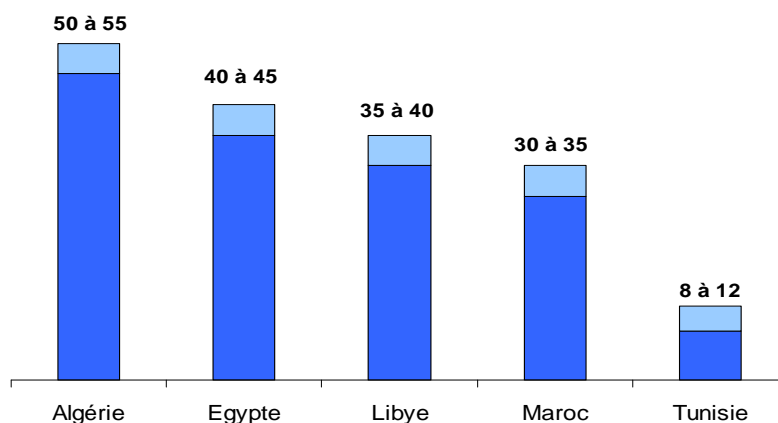
2. Des besoins importants en infrastructures

Le dynamisme démographique et la croissance économique des dernières années ont créé une demande forte en infrastructures nouvelles dans les pays du sud méditerranéen. Selon une étude réalisée fin 2008 par le cabinet de conseil McKinsey dans le cadre du

projet InfraMed, le volume d'investissement dans des projets d'infrastructures dans les pays du sud et de l'est méditerranéen est estimé, entre 2009 et 2014, à environ 150 milliards € (hors infrastructures touristiques et de logement social).

✓ Principaux projets d'infrastructures (pour les 5 prochaines années)

(en milliards de \$)



Source : l'Institut de Prospective Economique du Monde méditerranéen (IPEMED)

L'Algérie est le pays pour lequel l'investissement en infrastructures apparaît le plus élevé : selon les calculs de l'Ipemed, les principaux projets d'infrastructures sont estimés à plus de 50 milliards \$ pour les 5 prochaines années. Dans le cadre de sa candidature pour un 3^{ème} mandat, le président Bouteflika a même annoncé en février dernier un plan de 150 milliards \$ en 5 ans pour les infrastructures : il veut ainsi créer 3 millions d'emplois et achever tous les grands chantiers d'infrastructures démarrés ou programmés depuis 10 ans. Néanmoins, avec la volatilité des prix du pétrole et donc des recettes qui y sont liées, il est légitime de s'interroger sur l'ampleur des chiffres annoncés.

3. Quels financements pour ces programmes ?

Les grands programmes structurels annoncés seront très certainement impactés pour partie par la crise frappant l'économie mondiale en 2009. Néanmoins, un certain nombre d'instruments financiers se mettent en place pour soutenir l'investissement dans ces

pays. En Algérie par exemple, un fonds national a été créé (Fonds National d'Investissement - FNI) doté d'un capital de 1,5 milliard € afin de financer les grands projets. De plus des fonds privés commencent également à apparaître à l'image d'Inframed, un fonds d'investissement de long terme à l'initiative de la Caisse des Dépôts (France), de la Cassa Depositi e Prestiti (Italie), d'EFG Hermes (Egypte) et de la Caisse de Dépôt et de Gestion (Maroc). Il permettra à l'Union pour la Méditerranée de financer sur fonds propres des projets d'infrastructures urbaines, énergétiques et de transport dans les régions du sud et de l'est de la Méditerranée. Doté initialement de 400 millions €, il sera progressivement ouvert à d'autres investisseurs afin de réunir au moins un milliard d'euros. Enfin des institutions internationales telles que la Banque Européenne d'Investissement (BEI) sont également des acteurs importants pour le financement de projets, en particulier dans le cadre de la coopération entre pays du nord et du sud de la Méditerranée.

■ Grands projets : des perspectives de développement pour les transports, l'eau et l'énergie

Développer des infrastructures performantes tant pour les routes que pour les voies ferrées est primordial pour ces pays souvent très vastes avec des îlots de peuplement situés à des distances importantes : de grands projets sont en cours pour relier les villes du littoral méditerranéen mais également pour relier des villes situées dans le sud de ces pays, en traversant de vastes étendues désertiques. Les transports urbains tels que tramway ou métro sont également en fort développement, notamment dans les capitales des différents pays.

L'eau est un enjeu majeur dans tout le pourtour méditerranéen : l'assainissement, les programmes de des-

salement d'eau de mer ou encore les projets d'irrigation sont des problématiques communes à tous ces pays.

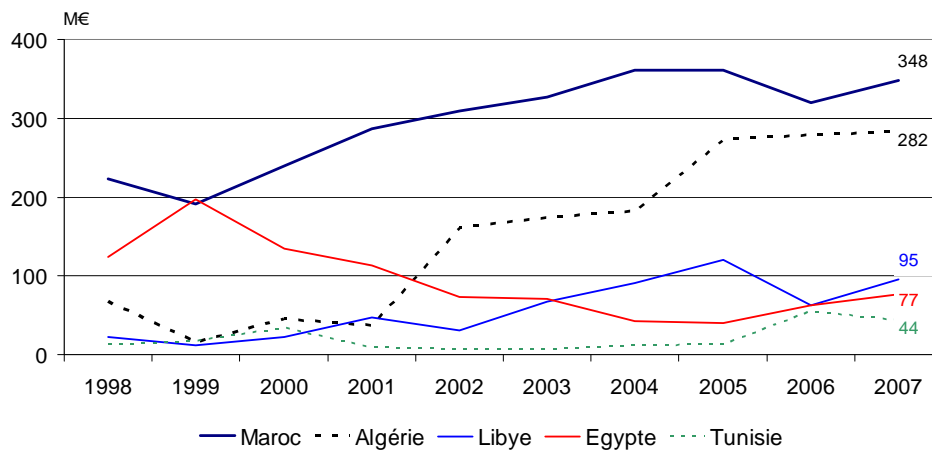
Enfin, dans le domaine de l'énergie, les besoins sont en forte expansion mais ces pays ont des atouts indéniables pour y répondre : outre la présence de ressources naturelles telles que le gaz ou le pétrole dans certains pays, le potentiel de développement des énergies renouvelables est très élevé : c'est le cas pour l'énergie hydraulique, mais aussi pour l'éolien ou le photovoltaïque dans les zones désertiques.

✓ Exemples de grands projets de développement dans les pays du sud méditerranéen par type d'infrastructures

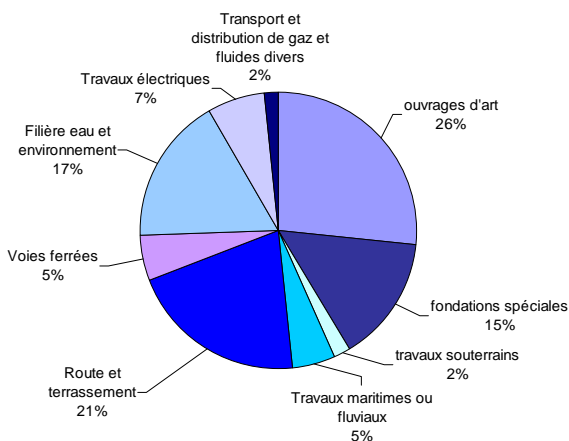
Pays	Autoroutes	Voies ferrées	Transports urbains	Eau	Energie	Autres
Maroc	Le réseau autoroutier s'étend de 160 km par an. Chantiers phare : liaison Marrakech-Agadir (233 km à fin 2009, 550 M€), Fès-Oujda (320 km en 2010, 820 M€), « rocade méditerranéenne » Tanger-Tétouan et Berkane-Oujda, autoroute entre El Jadida et Beni Melal	LGV Casablanca Tanger puis 2 ^{ème} phase de Casablanca à Marrakech	Tramway de Casablanca : 1 ^{ère} ligne de 29 km et 50 stations prévue pour décembre 2012, A terme, 4 lignes de tramway (76 km)	- Assainissement - Protection contre les inondations	Energies renouvelables annoncées comme une priorité	Port de Tanger-Med : phase 2 prévue en 2012 pour porter la capacité à 8,5 millions de containers.
Algérie	- Construction de l'autoroute est-ouest (1100 km) pour une mise en service en 2009 (consortiums chinois et japonais). - Rcade autoroutière des hauts plateaux (5 à 6 Md € avec des travaux à partir de 2010-2011)	- Programme d'extension et modernisation du réseau ferroviaire : 700 km de voies nouvelles et 900 km à moderniser. - Electrification de la totalité du réseau d'ici 2012 (8 Md \$)	Méto d'Alger	- Transfert eaux souterraines vers le sud du pays - Mise en service de 13 barrages avant fin 2009 - Rénovation du réseau national d'adduction et d'assainissement - Dessalement d'eau de mer : 13 stations à fin 2009 (14 mds \$)	- Projet Med-gaz : construction d'un gazoduc traversant la méditerranée vers Almeria (Espagne) - Pipeline Algérie-Sardaigne-Italie	- Projet de terminal à conteneurs à Djen Djen - Extension du port d'Oran
Tunisie	Doublement des infrastructures autoroutières pour atteindre 730 km en 2016. Chantiers phare : autoroute Sfax – Frontière libyenne (1 ^{ère} phase jusqu'à Gabès : 155 km – 440 M€, 2 ^{ème} phase jusqu'à la frontière : 190km, 500 M€), liaison Zarga – Ben Salem, (65 km, 175 M€)	-	- Réseau ferré régional du Grand Tunis : 2Md € sur 10 ans - Extension du tramway de Tunis	- Stations d'épuration, - Dessalement d'eau de mer.	3 centrales thermiques en projet pour une puissance de 2000 MW	Projet Enfidha : port en eau profonde (2011) et aéroport (en construction jusqu'en 2010)
Libye	-Autoroute vers le Tchad (500 km) - Autoroute côtière est-ouest de la Tunisie à l'Egypte (1700 km). 6 Md€ d'ici 2020.	- Ligne de la Tunisie à l'Egypte (2178 km) - Ligne Nord-Sud (800 km)	Méto de Tripoli : 3 lignes sur plus de 100 km reliant Tripoli à ses banlieues. Coût estimatif de la première phase, prévue dans 3 ans : 1,9 Md € (projet présenté le 26/5/09)	9 usines de dessalement d'eau de mer	Construction de 13 nouvelles centrales (6600 MW) dont 2 réservées au dessalement de l'eau de mer	Extension de l'aéroport de Tripoli en cours
Egypte	- Autoroute à l'est du Nil - Route du littoral - Liaison entre Haute-Egypte et la mer Rouge	Rénovation du réseau (10 000 km), un des plus anciens au monde	Extension du méto du Caire	- Adduction et assainissement - Stations de dessalement	- Projet de centrale nucléaire - Energies renouvelables (éolien, photovoltaïque)	-

■ Activité des entreprises françaises de travaux publics: des évolutions diverses selon les pays

✓ Evolution du chiffre d'affaires des entreprises françaises de TP par pays



✓ Répartition des activités des entreprises françaises dans les pays du sud méditerranéen en 2007



Les entreprises françaises ont relativement peu bénéficié des grands programmes d'infrastructures lancés dans le sud méditerranéen depuis plusieurs années. Plusieurs facteurs expliquent cette situation : conjoncture politique, prudence face à des marchés parfois instables mais aussi forte concurrence notamment chinoise ou en provenance de pays voisins d'Afrique du Nord (Egypte par exemple). L'offensive des entreprises chinoises en Afrique est particulièrement sensible en Algérie et en Egypte où de nombreux grands projets leur ont été attribués.

Toutefois, en Algérie, après le creux des années 2000 lié à la situation politique du pays, l'activité est remontée par paliers jusqu'à environ 300 millions € en 2007. On assiste ainsi à un retour prudent des entreprises françaises dans ce pays. Au Maroc, les travaux réalisés oscillent entre 300 et 360 millions €

par an depuis 2002 : plusieurs grands chantiers ont en effet assuré une activité régulière sur cette période (le port de Tanger ou le tramway de Rabat par exemple). En Libye, une part importante des travaux correspond à l'installation de stations de pompage dans le cadre du projet de Grande Rivière Artificielle. Le chiffre d'affaires réalisé en Egypte est deux fois moindre qu'il y a 10 ans mais, avec le lancement d'une nouvelle phase du métro du Caire, il devrait repartir fortement à la hausse au cours des prochaines années dans ce pays.

Quelques grands chantiers auxquels participent des entreprises françaises de TP :

Maroc - Tramway Rabat-Salé : le marché concerne la construction de deux lignes de tramway pour un montant de près de 70 millions €. Il prévoit la réalisation de la plate-forme et la pose des voies ferrées sur une longueur totale de 17 km ainsi que la plate-forme et les voies du centre de maintenance. Un autre lot consiste à mettre en place toutes les lignes aériennes de contact. L'ensemble du projet est évalué à 350 millions €. Le tramway de Rabat devrait entrer en service à l'été 2010.

Egypte - Métro du Caire : après avoir remporté les appels d'offres des deux premières lignes (en 1987 et 1996), les entreprises françaises ont remporté en 2007 les lots construction pour la troisième ligne. La première portion (4,3 km, 5 stations, 510 millions €) est en cours tandis qu'une deuxième section de 6,2 km suivra. La ligne sera opérationnelle dans sa totalité (30 km, 29 stations) en 2022.

Libye - Grande Rivière Artificielle : ce projet, démarré en 1984, est quasiment achevé. Il permet, à travers un réseau de 4 000 km de canalisations souterraines, d'acheminer l'eau douce du Sahara vers la région littorale. L'investissement total est évalué à environ 31 milliards \$.

Jean-Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fntp.fr

ACTUALITE DOCUMENTAIRE

JUILLET 2009

■ Des sites Web à visiter

- <http://www.cae.gouv.fr>

Le Conseil d'Analyse Economique a pour mission d'éclairer les choix du gouvernement en matière économique. Le CAE est une instance pluraliste composée d'économistes reconnus de sensibilités diverses. Il compte une trentaine de membres nommés à titre personnel et six membres de droit qui représentent les grandes administrations économiques et sociales. Avec ses onze années d'existence, il a déjà réalisé 83 rapports et s'apprête à en présenter plusieurs autres. Les rapports sont rendus publics après avoir été présentés au Premier ministre ou à un ministre du gouvernement. Christian de Boissieu est l'actuel Président délégué du CAE.

- <http://www.strategie.gouv.fr>

Le Centre d'Analyse Stratégique a été créé par décret en date du 6 mars 2006. Il succède au Commissariat général du plan. Cet organisme, directement rattaché au Premier ministre, a pour mission d'éclairer le Gouvernement dans la définition et la mise en œuvre de ses orientations stratégiques en matière économique, sociale, environnementale ou culturelle. L'ensemble des publications du CAS est disponible et consultable en permanence sur le site www.strategie.gouv.fr.

- <http://www.lgvpaca.fr>

Enjeu pour le territoire, le projet de la Ligne à Grande Vitesse Provence Alpes Côte d'Azur possède un site internet pour permettre le suivi en temps réel de son avancement. Dernièrement, RFF s'est dit prêt à engager les études préalables à l'enquête d'utilité publique, sur la base du scénario dit « des Métropoles du Sud » choisi le 29 juin dernier par décision ministérielle. Ce grand projet ferroviaire est aujourd'hui sur la voie de sa réalisation concrète, conformément aux engagements du Grenelle de l'Environnement, qui prévoit sa mise en œuvre à partir de 2020.

■ Vos lectures

Numéros spéciaux - Dossiers

- « **Transports & Infrastructures** »
Travaux, n° 861, Mai 2009 - 60p.
- « **Sols & Fondations** »
Travaux, n° 862, Juin 2009 - 83p.

Ouvrages

- « **Le Grand Trucage** » / **DATA (Lorraine)** - Paris : Editions La Découverte, Mai 2009 - 182p.
Prix : 13 euros.

« Le Grand Trucage » est le témoignage « d'indignation » de statisticiens qui dénoncent la multiplication de « dérives » dans l'usage des chiffres. Ils décrivent exemples à l'appui, quatre techniques usuelles des politiques pour faire passer leurs messages : « ne retenir que ce qui arrange ; utiliser un indicateur « écran » ; changer la façon de compter en gardant apparemment le même indicateur ; faire dire à un chiffre ce qu'il ne dit pas ». Lorraine Data est le pseudonyme d'un collectif de statisticiens travaillant à l'Insee et dans les services statistiques des ministères.

- « **Le grand livre de la stratégie** » / **DUCREUX (Jean-Marie), ABATE (René), KACHANER (Nicolas)** - Paris : Eyrolles, Editions d'Organisation - Janvier 2009 - 378p.
Prix : 28 euros.

Dans le monde présent, il est essentiel d'identifier et de maîtriser les fondamentaux de la stratégie qui assurent pérennité, croissance et rentabilité, comme le soulignent les auteurs. L'ouvrage formalise et met à disposition de tous le savoir-faire du Boston Consulting Group en présentant notamment les principaux concepts nécessaires à la définition d'une stratégie pertinente et en offrant une démarche systématique d'élaboration et d'exécution de la stratégie ainsi que de nombreux exemples d'entreprises françaises, européennes, américaines ou asiatiques.

- « **Bâtir des villes durables. Bonnes pratiques et financements européens** » / **BEAUPUY (Jean-Marie)** - Barret-sur-Meouge : Editions Yves Michel, 2009 - 250p.
Prix : 23 euros

L'explosion des villes est un sujet connu de tous : en 2025, les 2/3 de la population mondiale vivront en ville. Il est grand temps de trouver des moyens d'accompagner le développement de ces villes, développement qui ne peut-être que durable. Jean-Marie Beaupuy explique ici les outils mis à la disposition des acteurs de la ville pour promouvoir un développement urbain durable. Il s'agit là d'une véritable boîte à outils à l'attention de tous les acteurs de la ville, du citoyen à l'élu. L'auteur fort de 30 ans d'expérience dans ce domaine, apporte ici des réponses concrètes et des solutions applicables à ce sujet ô combien actuel.

■ Vos colloques

Octobre 2009

- « **10^{èmes} Assises des déchets** »
21 et 22 octobre 2009 – Atlantia La Baule

Contacts et inscription :

Assises nationales des déchets – 2, rue Alfred Kastler – BP 30723 – 44307 Nantes Cedex 3

Tél. : 02.51.85.80.99 ou 02.51.85.85.75

Fax. : 02.51.85.80.44

E-mail : assises.dechets@emn.fr

Novembre 2009

- « **Rencontres nationales du transport public** »
25, 26 et 27 novembre 2009 – Nice Acropolis

Contacts et inscription :

PROVITA – Conseil. Bât. Météor, 61 quai Michelet, 92300 Levallois

Tél. 09.75.24.72.41

Fax. 01.56.72.93.21

E-mail : rencontres2009@provita.fr

Paul-Henri Guillot - guillotph@fnfp.fr

Actualité documentaire

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

-
- | | |
|--------------------------|--|
| ■ Laëtitia BOMPÉRIN | brèves économiques |
| ■ Jean-Philippe DUPEYRON | analyses structurelles, conjoncture marchés extérieurs |
| ■ Paul-Henri GUILLOT | documentation |
| ■ Nicolas LELEU | crédits d'Etat, aménagement du territoire |
| ■ Sébastien PERRUCHOT | conjoncture marché intérieur, prévisions |
| ■ Elise POULAIN | études cartographiques, contrats de projets |
| ■ Sylvain SIMEON | collectivités locales, chantiers de France |
-