



Dossiers Éco

N° 130 – Décembre 2009

BREVES ECONOMIQUES

CONJONCTURE

■ Travaux Publics : entre inquiétudes et incertitudes pour l'année 2010

L'année 2010 se caractérise par beaucoup d'inquiétudes, d'expectative et un manque de visibilité. Les conditions d'une reprise durable ne sont pas encore réunies, tant pour l'investissement local que privé.

Les Travaux Publics enregistreront une quasi-stabilisation de l'activité en volume : -0,5%. Le chiffre d'affaires s'établira à plus de 38 milliards d'euros en 2010.

■ Les Travaux Publics commentés par les chefs d'entreprises au 3^{ème} trimestre 2009

Les commentaires des entrepreneurs de l'enquête d'opinion de d'octobre 2009 mettent en exergue les inquiétudes pour l'année 2010 pour l'activité.

La concurrence sur les prix est très forte, voire « déraisonnable » et fragilise les entreprises et l'emploi.

■ Conjoncture européenne : léger rebond au 3^{ème} trimestre

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 & INFRASTRUCTURES

■ Info chantiers : 3^{ème} trimestre 2009

■ La captation de la plus-value foncière et immobilière

La question de la captation de la plus-value foncière est de plus en plus d'actualité compte tenu de la recherche de ressources de financement pour les infrastructures de transport dans un contexte de désengagement de l'Etat. Dans le volet transports du Grenelle II, il est proposé de

taxer les plus values immobilières liées à la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport. Le texte s'inspire notamment des expériences étrangères (Londres, Copenhague, Japon...). La région Ile-de-France ne fait pas partie du champ d'application de cette taxe.

■ Evaluation du marché de l'entretien du patrimoine routier départemental

Les départements sont des interlocuteurs privilégiés pour connaître les politiques de gestion du patrimoine mises en place et les enjeux financiers touchant l'investissement et le fonctionnement dans le domaine de l'entretien routier.

Constatant une grande disparité dans les méthodes et les moyens de suivi de l'état des réseaux, il est apparu nécessaire d'interroger chaque département pour comprendre leur démarche.

■ Attractivité des territoires : inégalités régionales

D'importants écarts existent entre les régions en matière d'attractivité : les régions du sud et de l'ouest semblent les plus attractives, tandis que celles du nord et de l'est attirent de moins en moins les populations et les capitaux. Plus surprenant, l'attractivité des régions semble

aujourd'hui déconnectée de la production de richesses déterminée par le PIB. A l'heure des débats sur la réforme des collectivités territoriales, il convient de s'interroger sur la nécessaire répartition des richesses entre territoires.

■ Grandes métropoles, grandes liaisons, grandes entrées

Un territoire par trop figé est un territoire en perte de vitesse, d'attractivité et de compétitivité. La France est entourée d'Etats organisés selon un modèle fédéral. Depuis les années soixante-dix, elle avance pas à pas sur le chemin de la décentralisation, et c'est une chance pour

la construction européenne à l'échelle territoriale. La région capitale doit à la fois laisser assez d'espace au développement de quelques grandes métropoles qui comptent en Europe et renforcer son positionnement mondial.

■ Avancement des 10 000 projets

Lancée fin 2008, l'opération « 10 000 projets » avait permis de recenser des projets susceptibles de démarrer en 2009-2010 dans toutes les régions pour différents types de travaux. Relayée par le dispositif permettant un rembour-

sement anticipé de la TVA, cette mobilisation a permis de limiter la baisse de l'activité en 2009. Près de 40% des projets étaient lancés à fin octobre, et 50% le seraient à la fin du 1^{er} trimestre 2010.

MAITRES D'OUVRAGE

■ Indicateurs financiers : inquiétudes pour quelques départements pour 2010

Les réformes en cours sur la suppression de la Taxe Professionnelle (TP) et la réorganisation des échelons territoriaux mettront les collectivités locales sous pression à partir de 2010 et plus certainement 2011.

Mais avant même d'analyser les conséquences de ces réformes sur les finances des départements, l'étude de certains indicateurs financiers met déjà en évidence des difficultés pour certains d'entre eux.

INTERNATIONAL

■ Les Travaux Publics sur les marchés extérieurs en 2008

En dépit du ralentissement économique mondial, l'activité sur les marchés extérieurs est restée très soutenue : selon la 45^{ème} enquête annuelle d'activité hors métropole de la FNTP, les entreprises françaises de Travaux Publics font mieux que

résister à la crise et à la montée de la concurrence avec un chiffre d'affaires en progression de +13,2%. En 10 ans, le chiffre d'affaires sur les marchés extérieurs a doublé pour s'établir à 24,9 milliards d'euros en 2008.

ACTUALITE DOCUMENTAIRE

■ Sites web recommandés, ouvrages et annonces de colloques

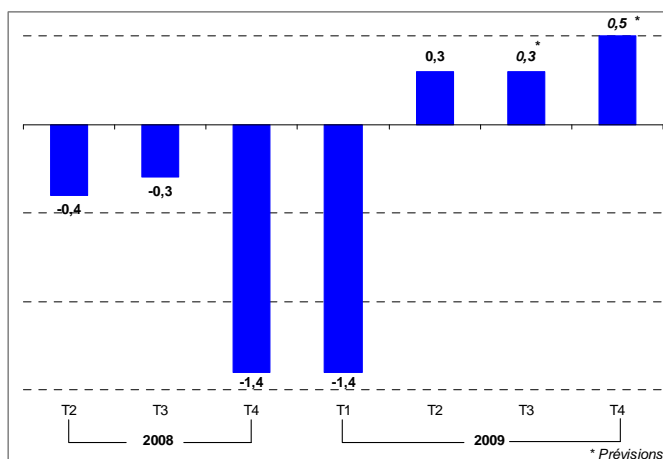
ÉCONOMIQUES...BRÈVES ÉCONOMIQUES...BRÈVES

■ Economie française : récession moins forte en 2009 et révision à la hausse de la croissance pour 2010

Selon Nicolas Sarkozy, la récession en France devrait se situer entre -2 et -2,1% sur l'ensemble de l'année 2009, alors que la dernière prévision officielle du gouvernement tablait sur un repli de 2,25% du PIB en 2009. La France connaîtrait ainsi une des plus faibles récessions comparée à ses voisins européens; l'Allemagne, l'Italie, le Royaume-Uni et les Pays-Bas devraient en effet subir une chute de leur PIB supérieure à 4%.

La Banque de France a de son côté confirmé des chiffres plus optimistes pour le 4^{ème} trimestre 2009, avec une progression du PIB établie à 0,5%.

✓ La croissance du PIB en France (variations trimestrielles en % du PIB en volume)



Source : Banque de France, Novembre 2009

Les prévisions du gouvernement pour 2010 ont aussi été revues à la hausse, avec une **croissance comprise entre 1% et 1,5%**, alignée sur les prévisions de croissance de Bruxelles établies à 1,2% pour le PIB français en 2010.

☞ Si cette révision à la hausse pour 2009 et 2010 se confirme, elle pourrait avoir des conséquences sur le budget français. Le projet de budget 2010, en

cours d'examen au Parlement, inclut en effet une récession de 2,25% en 2009 et une croissance de 0,75% en 2010. Avec une croissance plus élevée que prévue, l'Etat pourrait alors augmenter ses recettes et ralentir son rythme d'endettement.

■ Des pertes en eau évaluées à plus de 2 milliards d'euros par an

A l'heure de l'adoption des Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux et des discussions des lois Grenelle, l'actualité de cette fin d'année est particulièrement chargée dans le secteur de l'eau. Le Cercle Français de l'Eau s'est réuni dans ce cadre le 3 décembre dernier en proposant un colloque axé sur le thème des « Services d'eau et d'assainissement : nouveaux modèles de consommation, nouveaux modèles de financement ».

L'occasion de rappeler que depuis quelques années, une baisse des consommations d'eau est constatée : actuellement, environ 6 milliards de m³ d'eau sont prélevés dans les ressources naturelles par an. Mais sur ces 6 milliards de m³, seuls 75% iront au consommateur (source : MEEDDM, 2008) : les 25% restant partiront en fuites, ruptures, évaporation, etc. C'est donc environ 1,5 milliard de m³ d'eau potable qui est perdu chaque année. Si l'on considère un prix moyen de l'eau potable, taxes et redevances comprises, évalué à 1,48 €/m³ (source : NUS Consulting, 2007), ce sont ainsi environ 2,2 milliards d'€ qui sont « perdus » chaque année.

☞ On peut s'interroger ici sur les moyens à mettre en œuvre pour limiter ces pertes en eau potable et sur les leviers d'action des acteurs de la chaîne de production (maîtres d'œuvre, maîtres d'ouvrage et distributeurs) jusqu'au robinet du consommateur.

■ Le réchauffement climatique pourrait coûter cher à la France... mais bénéficier aux Travaux Publics ?

D'après un rapport remis par l'ONERC (Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique) au MEEDDM en septembre 2009, **le surcoût lié au réchauffement climatique se chiffrerait à plusieurs milliards d'euros par an** à partir de la deuxième moitié du 21^{ème} siècle.

A titre d'exemple, la raréfaction des ressources en eau pourrait engendrer des dépenses importantes qui devront faire appel à des mécanismes de solidarité interrégionale, certaines zones pouvant être plus touchées que d'autres (le grand sud-ouest notamment).

En matière d'énergie, le réchauffement climatique aurait des conséquences sur la demande, avec une baisse de la consommation énergétique en hiver mais une hausse en été en raison des besoins en climatisation. Ce changement de saisonnalité devra impliquer une **gestion des pics de demande en période chaude**, d'autant plus qu'en raison des contraintes liées à la ressource en eau, on peut s'attendre à une **baisse de la production de 15% des centrales hydroélectriques et nucléaires** et des **pertes de rendement** des infrastructures de production et de transport de l'énergie en période chaude.

Le changement climatique prévu pourrait aussi rendre **nécessaires des adaptations des infrastructures routières** liées à la pérennité des structures de chaussée et des ouvrages d'art en cas de succession d'épisodes de fortes chaleurs. Le risque d'élévation du niveau de la mer engendrerait quant à lui un **coût patrimonial de 2 milliards d'euros pour le réseau routier métropolitain à long terme** (en 2100).

En plus des travaux d'évaluation des impacts du changement climatique, **l'ONERC a identifié des pistes d'adaptation**, dont certaines pourraient avoir des retombées positives sur le secteur des Travaux Publics.

✓ Exemples de pistes d'adaptation au changement climatique

Eau
Mettre en place des infrastructures d'approvisionnement en eau supplémentaires (stockages des eaux de surface ou souterraines, transfert d'eau ou recours à d'autres sources)
Energie
Rendre les installations énergétiques plus robustes aux extrêmes climatiques
Adapter l'offre énergétique en identifiant les structures sensibles à la remontée du niveau de la mer
Infrastructures de transport
Réseaux : sélectionner les axes stratégiques et les points sensibles devant bénéficier d'un aménagement prioritaire
Référentiels : réviser les référentiels pour l'utilisation des réseaux de transport afin de tenir compte des modifications des actions d'origine climatique
Réviser la doctrine de l'entretien routier (dimensionnement, fréquence des opérations d'entretien)
Face au risque côtier d'inondation, déplacement de l'infrastructure en "repli" vers l'intérieur
Maintien sur place des infrastructures avec aménagements appropriés de protection assurant le niveau de sécurité requis : systèmes d'évacuation des eaux, pompages, rehaussement de l'assise, édification, surélévation, renforcement d'ouvrages de protection

Source : ONERC, 2009

Comme le montrent ces exemples, **les Travaux Publics sont directement concernés par certaines mesures préconisées par l'ONERC** dans les domaines de l'eau, de l'énergie et du transport. L'adaptation au réchauffement climatique pourrait ainsi générer des travaux en matière d'infrastructures de production, de stockage, et de transport d'énergie, de réseaux d'eau, d'installations de stockage d'eau et d'infrastructures de transport.

☞ *Le réchauffement climatique, au cœur des discussions du Sommet de Copenhague ce mois-ci, est susceptible de générer des coûts supplémentaires que les politiques françaises devront intégrer à long terme. La mise en place de mesures d'adaptation devrait alors nécessiter la construction d'infrastructures et représenter ainsi des opportunités pour les entreprises de Travaux Publics.*

Pour plus d'informations, le rapport complet est téléchargeable à l'adresse suivante : <http://www.ecologie.gouv.fr/-ONERC-.html>

Laëtitia Bompérin – bomperinl@fnfp.fr

CONJONCTURE

Travaux Publics : entre inquiétudes et incertitudes pour l'année 2010

L'année 2010 se caractérise par beaucoup d'inquiétudes, d'expectative et un manque de visibilité. Les conditions d'une reprise durable ne sont pas encore réunies, tant pour l'investissement local que privé. Les Travaux Publics enregistreront une quasi-stabilisation de l'activité en volume : -0,5%. Le chiffre d'affaires s'établira à plus de 38 milliards d'euros en 2010.

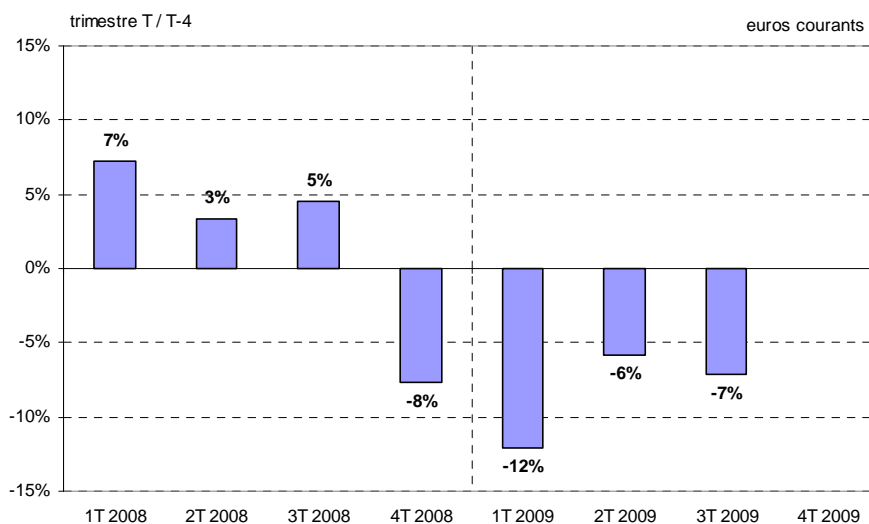
■ Dans l'attente d'un redressement significatif de l'activité

Les Travaux Publics enregistrent un ralentissement significatif d'activité au cours des trois premiers trimestres de l'année 2009. Malgré les mesures de relance prises par le gouvernement, les résultats au cours de l'été sont plutôt décevants, l'activité ne marquant pas de réelle amélioration.

Sur les 10 premiers mois de l'année 2009, les facturations diminuent de 8,1% par rapport à la même période de l'année précédente.

Sur l'ensemble de l'année, les projections permettent d'anticiper un recul de 6% à 7% en euros courants du chiffre d'affaires, masquant néanmoins d'importantes disparités régionales et par métiers.

✓ Facturations dans les Travaux Publics



Source : FNTP

■ Des signaux d'amélioration pour la fin d'année

Plusieurs indicateurs semblent néanmoins indiquer que le point bas du cycle a été atteint :

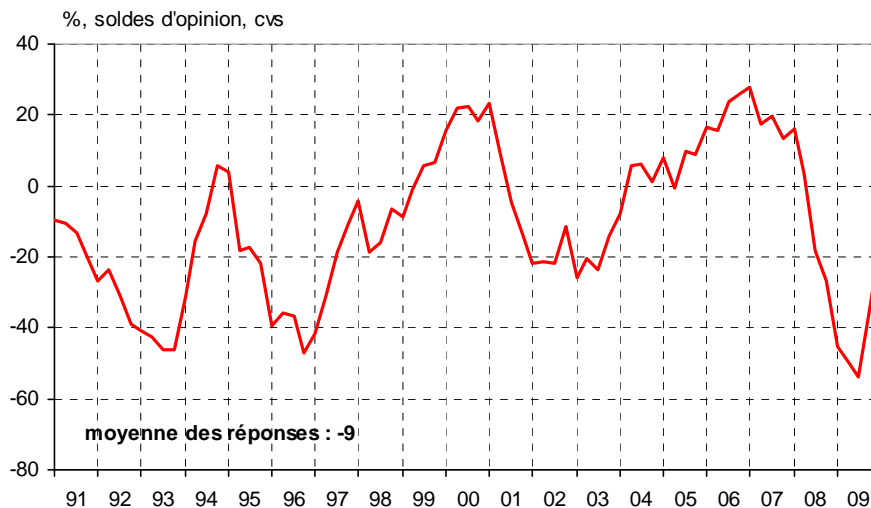
- l'opinion des entrepreneurs sur leurs perspectives d'activité à court terme a nettement rebondi, et fait nouveau, l'amélioration constatée ne concerne pas seulement la clientèle des collectivités locales mais depuis peu celle du secteur privé ;

- les entrées de commandes se sont raffermies depuis août 2009, corroborant la remontée du nombre de lots de Travaux Publics dans les appels d'offres de marchés publics 6 mois plus tôt. Entre août et octobre, les marchés conclus ont progressé de 15% par rapport à la même période de l'année précédente.

De même, sur les 11 premiers mois de l'année, le nombre de lots de TP dans les appels d'offres de marchés publics est en hausse de 6% comparé à la

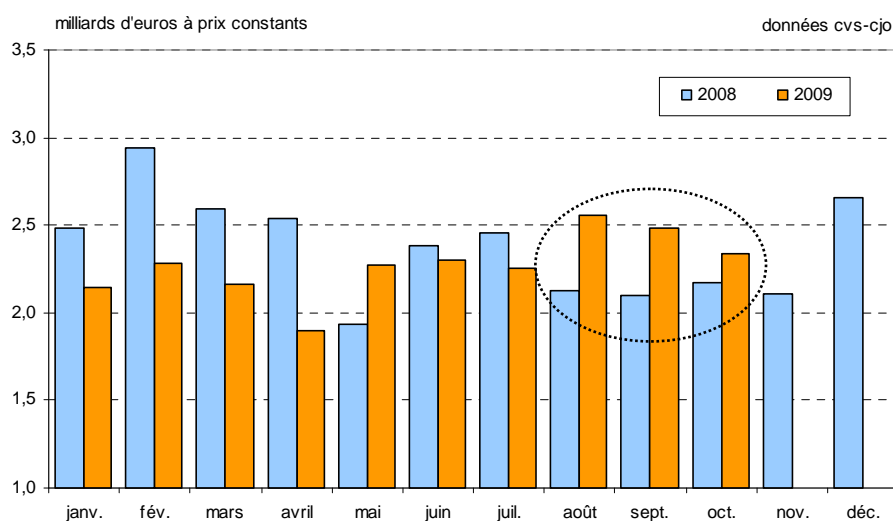
même période de l'année précédente selon les données de la société Vecteur Plus.

✓ Opinion des entrepreneurs sur leurs perspectives d'activité



Source : INSEE

✓ Marchés conclus



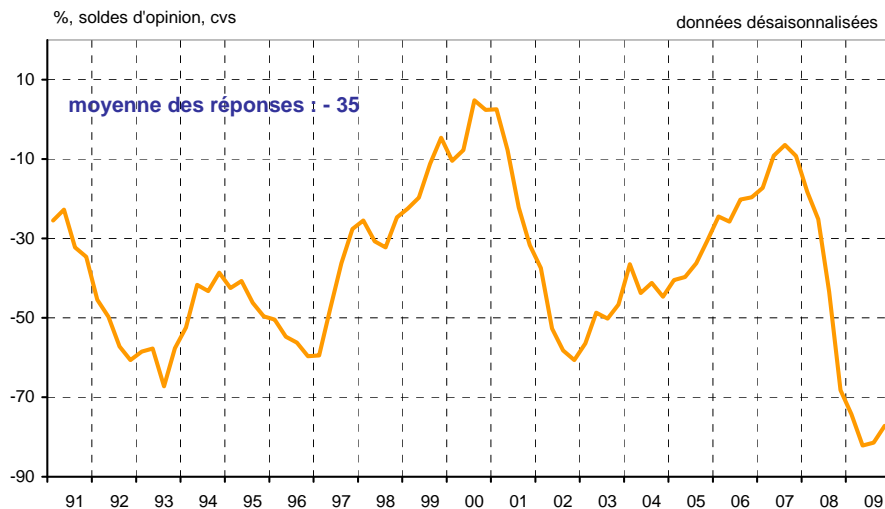
Source : FNTF

■ Entreprises et emploi de plus en plus fragilisés

Dans un contexte conjoncturel difficile, les Travaux Publics se caractérisent par des prix anormalement bas. Les réponses des entrepreneurs aux enquêtes d'opinion indiquent qu'une telle situation n'avait pas été connue même lors de la crise du BTP du milieu des années 90.

Cette concurrence exacerbée sur les prix est en partie amplifiée par les déviations constatées dans les modalités d'attribution des MAPA (Marchés passés en procédures adaptés) conduisant parfois à attribuer les marchés selon la méthode des enchères inversées, pourtant interdites pour les marchés de travaux.

✓ Opinion sur les prix des marchés

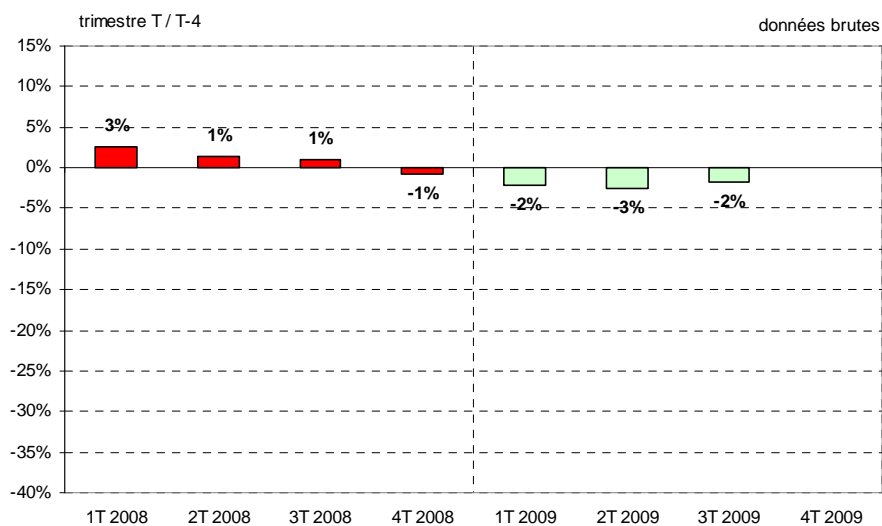


Source : FNTF

Les trésoreries ont été fortement mises à mal fragilisant ainsi la santé financière de certaines entreprises et de l'emploi. Jusqu'alors l'emploi permanent s'est globalement maintenu, l'ajustement ayant été réalisé sur le travail intérimaire. Ainsi, sur les 10 premiers mois de l'année 2009, les effectifs ouvriers permanents ont reculé de 2%, tandis que, le nombre d'heures effectuées par des intérimaires a diminué de 19%.

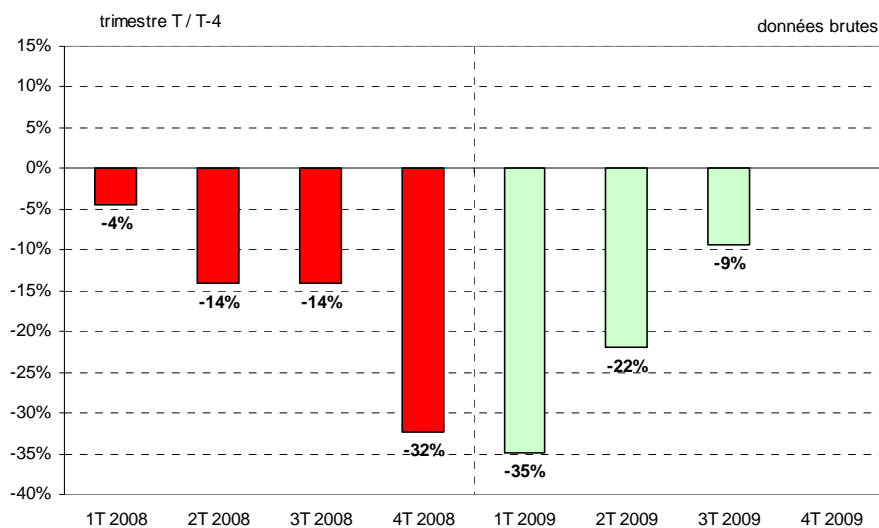
Sur un marché très concurrentiel, manquant de visibilité, avec des trésoreries fragilisées, la question de l'ajustement des « effectifs » au niveau d'activité est de plus en plus prégnante. Elle l'est d'autant plus qu'après plusieurs années de forte croissance, les effectifs permanents des entreprises ont fortement progressé. Le maintien des effectifs permanents ne pourra se réaliser sans reprise de l'activité en 2010.

✓ Effectifs ouvriers permanents



Source : FNTF

✓ Nombre d'heures intérimaires



Source : FNTF

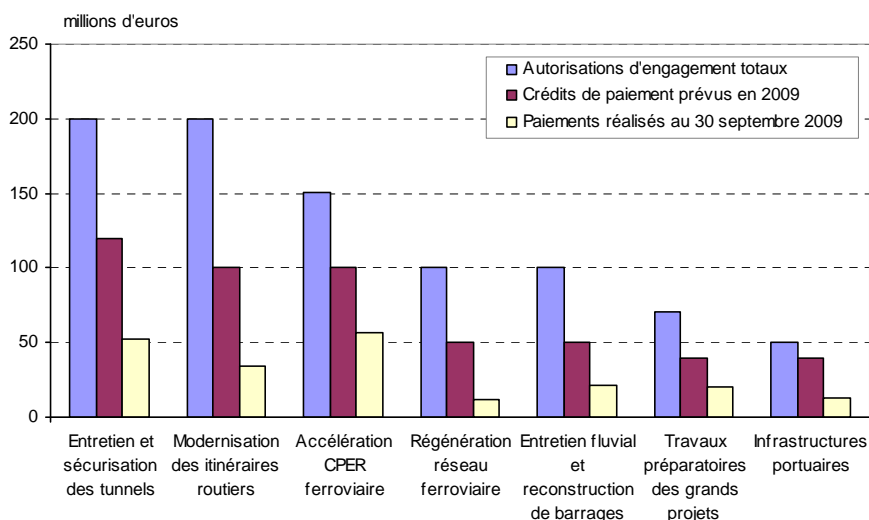
■ Une relance de l'économie positive mais hétérogène

Les effets du plan de relance sont globalement positifs mais inégaux selon les régions. Surtout, la traduction concrète des effets ne semblent se faire réellement sentir que depuis août 2009.

La relance de l'Etat dans le domaine des infrastructures de transport (920 M€) s'avère positive avec une accélération du lancement des opérations au cours de l'été 2009. A fin septembre, les paiements effectués s'élèvent à 209 millions d'euros contre 46 mil-

lions d'euros à fin juin 2009. En outre à cette même date, 545 millions d'euros ont été engagés pour le volet infrastructures de transport, soit un taux d'engagement des opérations de 63% contre à peine 20% à fin juin 2009. Ceci laisse envisager une montée en puissance des effets de la relance sur la fin d'année 2009 et le début 2010.

✓ Engagement et exécution du plan de relance « Infrastructures de transport »



Source : Rapport au parlement sur la mise en œuvre du plan de relance de l'économie, troisième trimestre 2009

Pour la seconde année consécutive, l'investissement des collectivités locales a reculé. La mesure de remboursement anticipé du FCTVA a cependant permis d'amortir la baisse prévue des dépenses d'investissement.

Le versement anticipé du FCTVA aux collectivités locales s'élèvent à plus de 3,8 milliards d'euros

contre 2,5 milliards estimés initialement. Rappelons qu'en contrepartie, les collectivités se sont « engagées » à investir 1 euro de plus que la moyenne constatée entre 2004 et 2007 (le montant des conventions signées représentant 54 milliards d'euros d'investissement).

■ Un secteur privé toujours en berne

La commande privée dans son ensemble adressée aux entreprises de Travaux Publics demeure déprimée sur l'ensemble de l'année 2009. La chute histo-

rique du taux d'utilisation des capacités de production a stoppé net de très nombreux projets d'investissement.

■ Perspectives 2010 : quasi-stabilisation de l'activité : -0,5%

✓ *Collectivités locales : -1,5% en volume (45% du chiffre d'affaires)*

L'investissement local sera mieux orienté qu'en 2009 mais dans des proportions moindres que celles généralement attendues au cours d'une troisième année de mandat municipal. L'année 2010 sera pénalisée par le contrecoup du plan de relance, même si les effets se poursuivront une partie de l'année. Ce dernier a en effet avancé un certain nombre d'opérations qui se seraient probablement concrétisées en 2010.

Inversement, l'assouplissement du dispositif FCTVA et la reconduction attendue de la mesure permettra néanmoins d'éviter un contrecoup trop brutal. L'investissement local sera également soutenu par l'enveloppe de 2,3 milliards d'euros de prêts à taux bonifiés mobilisée fin novembre 2009 par les organisations professionnelles du secteur du BTP et la Banque Dexia dont 1 milliard est prévu pour les Travaux Publics.

Les inquiétudes sur la taxe professionnelle bloquent toutes initiatives des communes et des Conseils généraux. Certains d'entre eux ont repoussé à fin mars 2010 le vote de leurs budgets primitifs considérant qu'ils manquent d'éléments pour l'établir, avec les incidences que cela peut avoir sur le lancement des projets.

La situation financière de certains départements s'est tendue ces dernières années, liée en partie à la baisse des recettes (droits de mutation) et à la progression des dépenses en particulier dans le domaine social. Dans ce contexte, la réforme de la taxe professionnelle et les projets de refonte territoriale s'avèrent peu propices pour créer un climat de confiance pour l'investissement.

✓ *Secteur privé : -2,0% en volume (31% du chiffre d'affaires)*

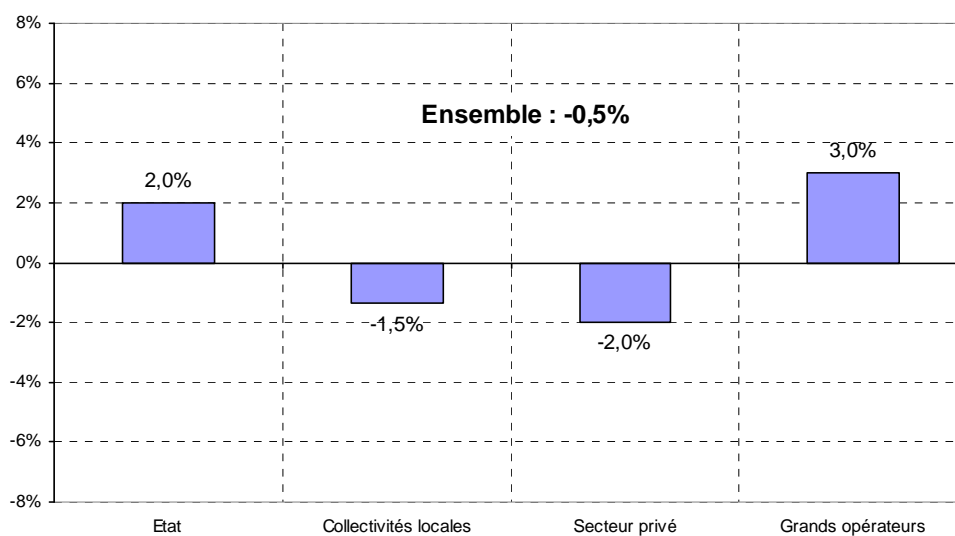
La commande privée, liée à l'investissement industriel, au bâtiment, à la logistique... restera déprimée une bonne partie de l'année. Elle se contractera de 2% en volume après une très forte correction en 2009. Le contexte macro-économique s'annonce plus favorable pour l'année 2010. Cependant, le manque de visibilité, les tensions sur la trésorerie, la situation financière des entreprises, et la faible utilisation des capacités de production ne permettront pas un retour de la croissance de l'investissement privé.

✓ *Etat : +2,0% en volume (4% du chiffre d'affaires)
Grands opérateurs : +3,0% en volume (19% du chiffre d'affaires)*

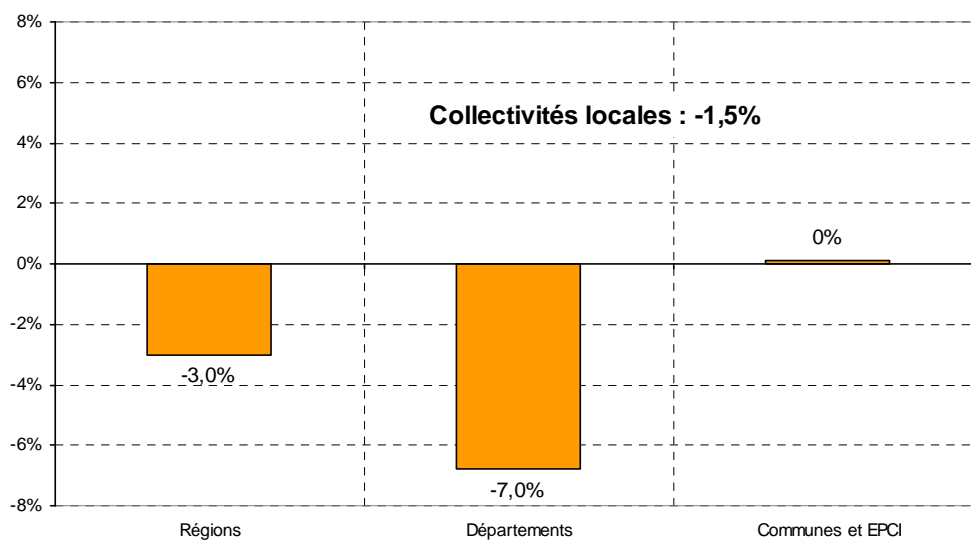
L'Etat et les Grands opérateurs (RFF, EDF, Ports..) afficheront une croissance respective de 2% et 3% en volume grâce à la poursuite du plan de relance dans le domaine des infrastructures de transport et de l'énergie (plan de relance des grandes entreprises publiques). La montée en puissance des Plans de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI) dans le domaine des routes nationales soutiendra également la commande de l'Etat.

Le démarrage des travaux de la LGV Est seconde phase contribuera également à la croissance. Mais en dehors de cette ligne à grande vitesse, les Travaux Publics resteront marqués par un creux dans les grands chantiers d'infrastructures de transport. Les grands projets tels que le Canal Seine-Nord, la LGV Sud-Europe-Atlantique, Bretagne Pays-de-la-Loire ne sont en effet pas prévus avant 2011-2012.

✓ Prévisions d'activité 2010 : ensemble des maîtres d'ouvrages



✓ Prévisions d'activité 2010 : collectivités locales



Sébastien Perruchot – perruchots@fnfp.fr

CONJONCTURE

Les Travaux Publics commentés par les chefs d'entreprises au 3^{ème} trimestre 2009

Les commentaires des entrepreneurs de l'enquête d'opinion de d'octobre 2009 mettent en exergue les inquiétudes pour l'année 2010 pour l'activité. La concurrence sur les prix est très forte, voire « déraisonnable » et fragilise les entreprises et l'emploi.

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

■ Thème 1 : Activité et perspectives des Travaux Publics

- « Les bonnes conditions météo de l'été et de ce début d'automne ont favorisé d'excellents rendements mais ont contribué à la chute spectaculaire de notre carnet de commandes. L'offre, tant publique mais surtout privée, se fait rare et la concurrence est devenue acharnée, au point de ne plus avoir de réel sens économique. En outre, les perspectives pour 2010 ne sont pas bonnes du côté des investisseurs publics ».
- « Les effets de la crise se font sentir de plus en plus. Très peu d'affaires privées. Le plan de relance semble s'essouffler : de moins en moins d'études et d'affaires obtenues ».
- « Le FCTVA n'a pas donné toute satisfaction. La suppression de la Taxe Professionnelle rend prudente les municipalités. L'année 2010 s'annonce plus difficile que 2009 ».
- « Nous attendons de voir les projets d'investissements pour 2010 des collectivités locales. En espérant que des assouplissements sur le démarrage des travaux engendrés par le FCTVA 2009 puissent reporter des chantiers en 2010 ».
- « Nous avons connu une baisse importante de chiffre d'affaires dès le début de la crise (septembre 2008 à septembre 2009). Il semble que depuis mai/juin 2009, nous sortions de ce ralentissement pour revenir à un rythme proche de la normale. Notre carnet de commandes nous permet d'être sereins pour les 6 prochains mois de travail ».
- « Nous faisons face aujourd'hui à une suractivité ponctuelle due aux dossiers d'appels d'offres concernés par le FCTVA et qui doivent être terminés pour la fin de l'année 2009 [...] Par contre, l'année 2010 s'annonce difficile et les collectivités commencent à bloquer des projets en attendant les décisions de la réforme de la Taxe Professionnelle ».
- « Toujours pas de régulation du marché. Les entreprises de taille nationale bénéficient du plan de relance et tirent les prix vers le bas pour augmenter leurs carnets de commandes ».
- « L'exercice de la société se clôture le 30 septembre. En fonction des futurs bons de commandes et si la baisse continue, nous serons dans l'obligation de licencier ou de baisser les salaires ».
- « Le manque de travail et les carnets de commandes des grosses structures étant au plus bas, celles-ci s'attaquent aux petits chantiers sur lesquels jusqu'à présent nous avons quasiment la mainmise. Malheureusement à ce jour, elles répondent à tout type de chantier en pratiquant des prix que nous ne pouvons pas suivre. Cela devient inquiétant pour l'avenir car nous ne sommes pas structurés pour soumissionner aux gros chantiers ».
- « L'Etat et les services des collectivités n'ont absolument pas modifiés leurs méthodes et moyens de règlement malgré la LME. L'Etat se rend responsable du nombre de faillites très important des entreprises dues à des retards de paiements ».

■ Thème 2 : Prix et délais de paiement

- ❑ « De plus en plus de communes ou de collectivités locales lancent des travaux sans les avoir budgétisés, ce qui allonge les délais de paiement et pénalise la trésorerie ».
- ❑ « Après un premier semestre 2009 où nous manquons d'activité, quelques prises de commandes importantes nous conduisent à avoir une forte activité jusqu'à la fin 2009, voire au début 2010. Mais ces commandes ont été prises à des prix nettement insuffisants ».
- ❑ « Les donneurs d'ordre publics tiennent un double langage. Un langage de façade dans lequel le tissu économique local doit être pérennisé et une application de la politique du moins-disant ».
- ❑ « Malgré un niveau d'activité qui reste sur les mêmes volumes que l'année dernière, le niveau de prix n'a pas cessé de chuter tout au long de l'année. Attente d'une reprise d'un niveau de prix plus cohérent ou d'une moins d'une stabilisation ».
- ❑ « Il est regrettable que certaines entreprises continuent à vendre leurs affaires à -30% du prix de revient. Il est impossible de prendre des chantiers dans ces conditions ».
- ❑ Le volume des appels d'offres existe mais le niveau de prix est très bas. Les grands groupes disposent de moyens que nous n'avons pas dans les entreprises de taille intermédiaire. Le retard de paiement (plusieurs mois) de notre client « Etat » représente un souci permanent, d'autant plus que la loi LME ne nous a pas facilité le quotidien.
- ❑ « N'ayant pas voulu rentrer dans la spirale infernale de baisse des prix, nous voyons fondre notre carnet de commandes. La faiblesse de la demande n'augure pas une reprise durable au 1^{er} semestre 2010. Compte tenu des niveaux de prix pratiqués, les réserves des entreprises sont en chute libre et nous préparent des jours bien difficiles ».
- ❑ Nous avons réduit les effectifs et puiser dans notre trésorerie pour passer l'été 2009, le redémarrage de l'activité est aujourd'hui pénalisé par les besoins en encours financiers auprès des fournisseurs, ce qui m'amène à refuser un chantier important que le client refuse de décaler ».
- ❑ « Les appels d'offres ne sont pas nombreux et les prix ne cessent de baisser. Nos prix ont chuté d'environ 40% et malgré cela nous n'arrivons pas à être les « moins-disant ». La fin d'année et sûrement l'année 2010 nous apparaît comme très difficiles ».
- ❑ « La baisse des prix imposée depuis un an essentiellement par les groupes met en péril nombre de PME comme la notre. Ce comportement irresponsable n'est pas justifié par la baisse des commandes. Il serait bon de rappeler le CCAG dans son article 10 : « les prix sont réputés assurer au titulaire une marge pour risques et bénéfices ». Les rabais de 30% consentis sur les estimations ne permettent pas actuellement de satisfaire cette exigence ».

Sébastien Perruchot – perruchots@fnfp.fr

CONJONCTURE

Conjoncture européenne : léger rebond au 3^{ème} trimestre

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.

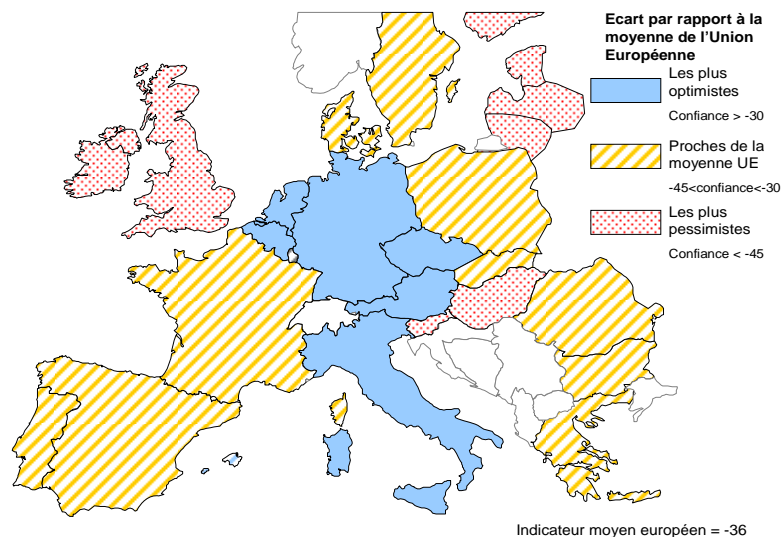
Les données sont disponibles sur internet à l'adresse :

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

■ Confiance des entrepreneurs du BTP : l'indicateur reste à un niveau bas partout en Europe

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

(indicateur moyen sur les 11 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.

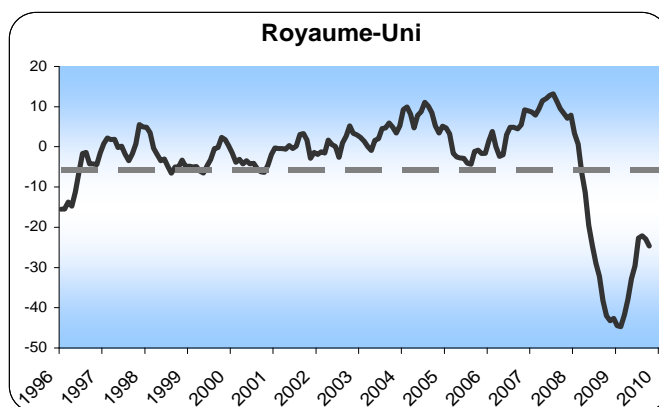
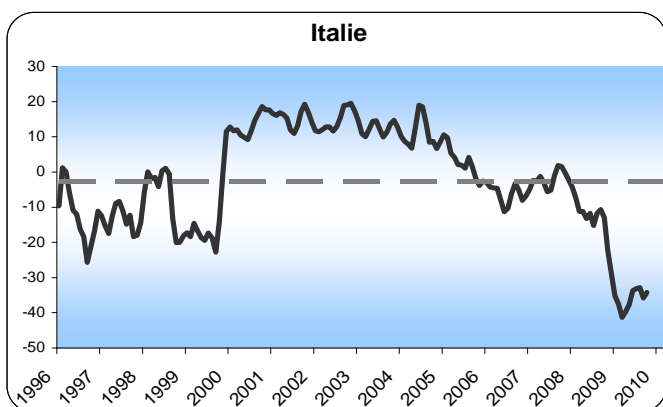
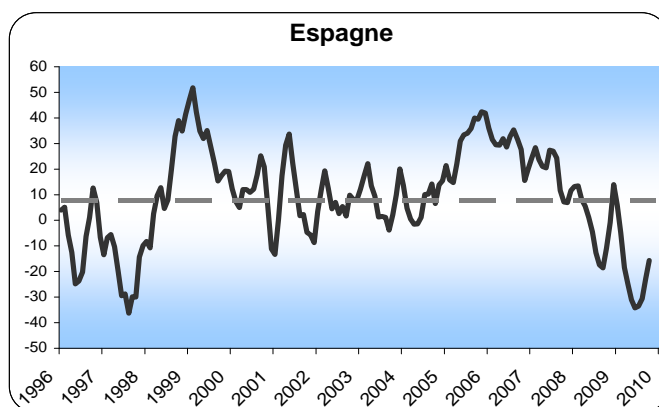
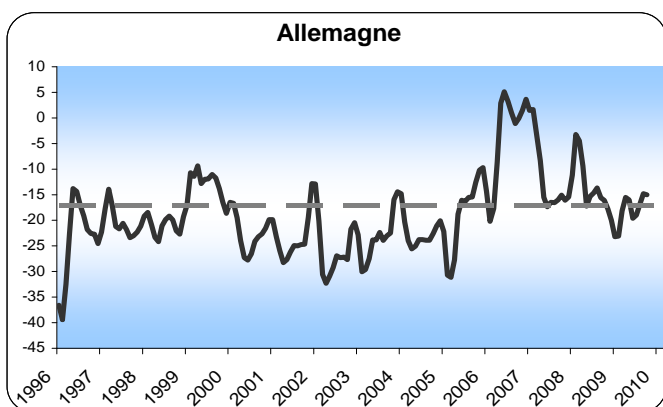
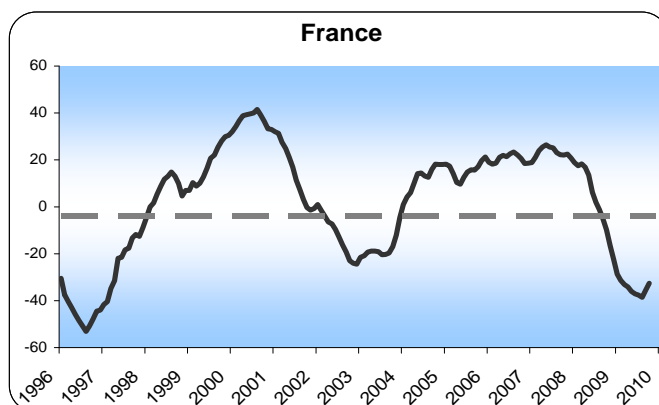
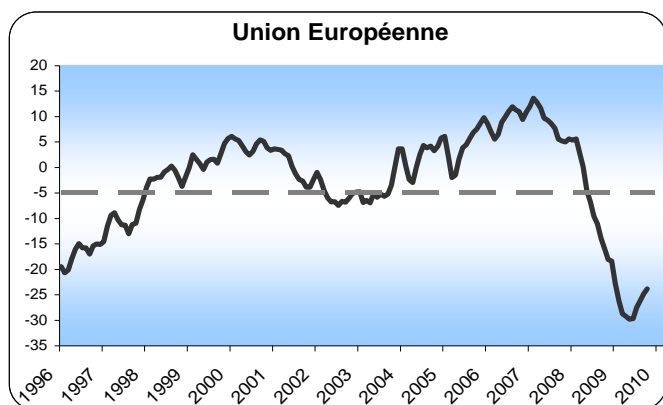
Malgré une légère remontée au 3^{ème} trimestre, l'indicateur de confiance reste à un niveau très faible : -36 pour la moyenne européenne. La chute d'activité sur 2009 s'observe dans tous les pays, à peine atténuée en fin de période par les premiers effets des plans de relance nationaux.

- ❑ Tous les pays affichent des indicateurs de confiance très largement négatifs. Néanmoins, quelques pays sont un peu plus optimistes que la moyenne, généralement parce que la chute d'activité y a été moins brutale. La construction allemande résiste ainsi assez bien mais en grande partie parce que le secteur de la construction y était déjà assez atone depuis plusieurs années.
- ❑ L'activité dans la construction se retourne depuis fin 2008 dans une majorité de pays : c'est le cas de la France ou de l'Espagne pour lesquels un brutal coup d'arrêt est intervenu après plusieurs années de croissance du BTP.
- ❑ Le Royaume-Uni, l'Irlande, les Pays Baltes, la Finlande, la Hongrie et la Slovaquie subissent quant à eux de plein fouet les effets de la crise. La confiance des entrepreneurs de la construction y est au plus bas.

Jean-Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fnfp.fr

Tendance de l'activité

par rapport aux mois précédents



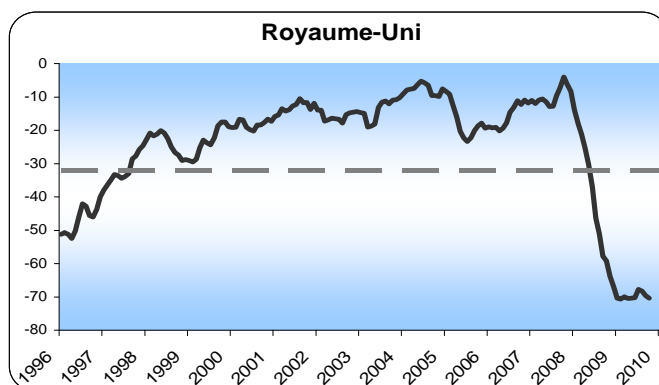
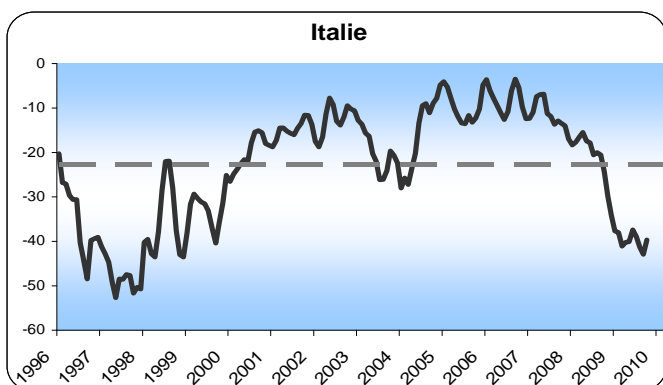
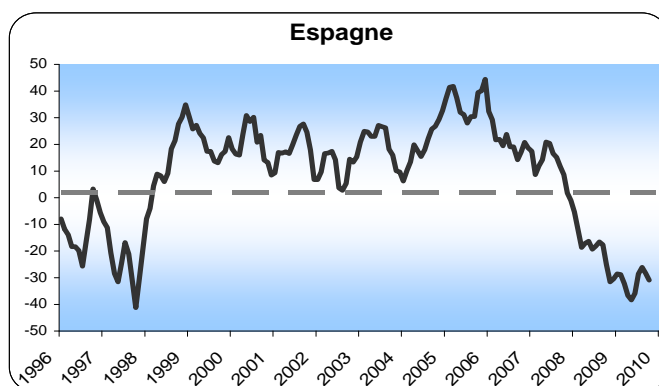
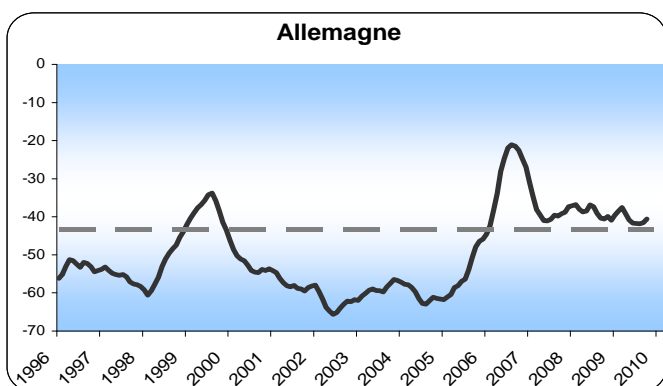
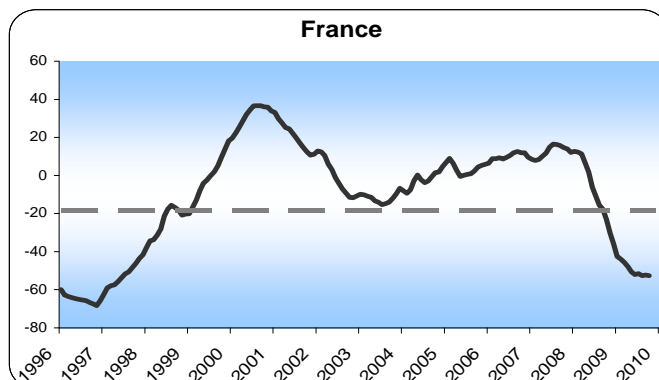
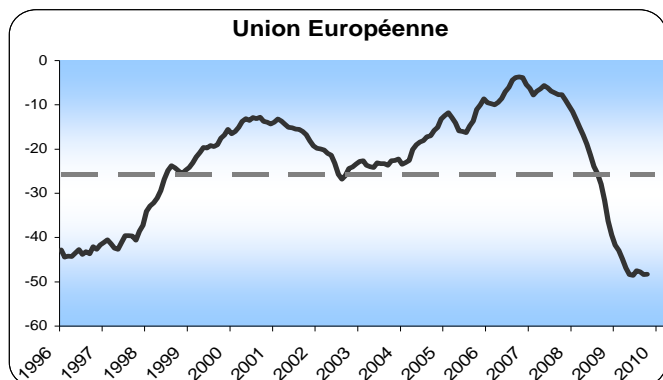
Solde d'opinion : différence entre les pourcentages de réponses positives et négatives (données désaisonnalisées).
Moyenne mobile 3 mois.

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

Indicateur de tendance mensuel
 Moyenne de janvier 1990 à décembre 2008

Les effets des plans de relance commencent à se faire sentir sur l'opinion des entrepreneurs dans les différents pays : tous les pays enregistrent en effet un rebond de l'indicateur au troisième trimestre bien qu'avec une intensité variable. En France et en Italie, le signal demeure encore très faible tandis que l'Espagne ou le Royaume Uni affichent une hausse de l'indicateur beaucoup plus sensible. Néanmoins, la confirmation de cette tendance à la hausse reste très incertaine en fin d'année et surtout sur le début de l'année 2010. Pour l'ensemble de l'Union européenne, l'indicateur de tendance est tombé en 2009 à un niveau historiquement bas (entre -25 et -30) qui n'avaient été atteint que lors des crises du milieu des années 80 et de 1993. Tous les pays européens sans exception sont touchés par le faible niveau d'activité de la construction. En moyenne, le génie civil résiste toutefois mieux que l'activité du bâtiment.

Carnets de commandes



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

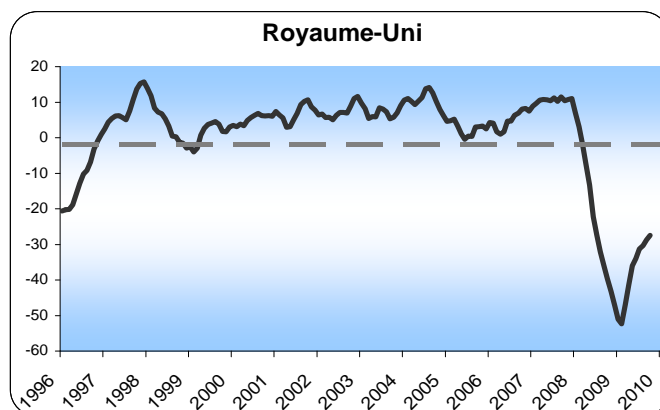
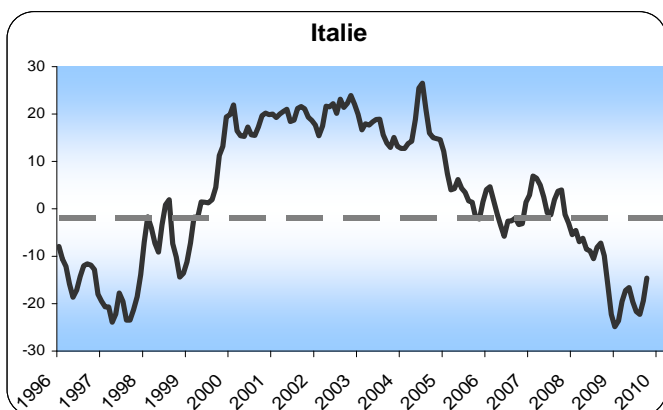
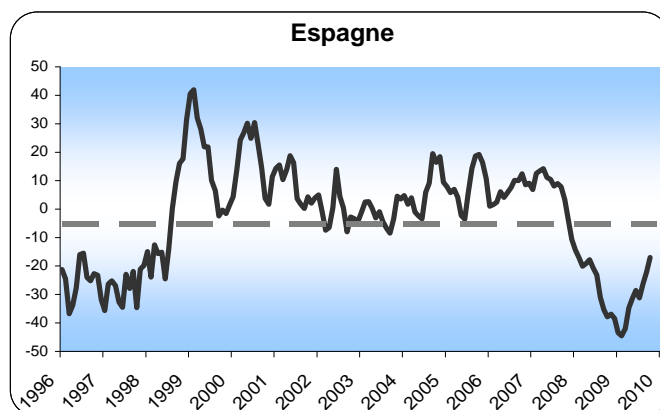
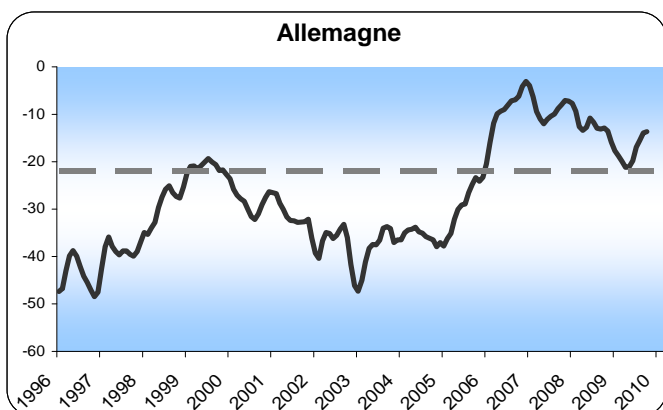
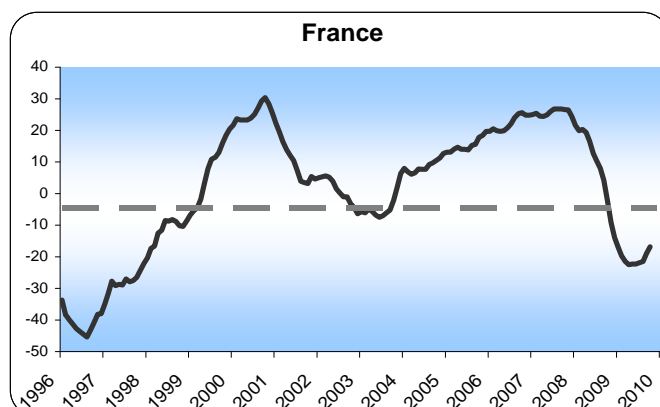
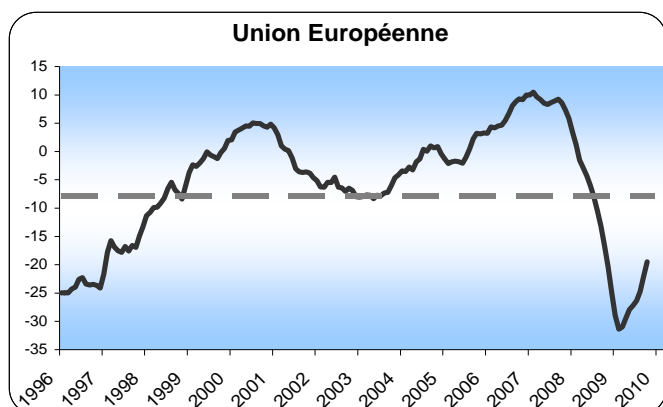
Dernière enquête : novembre 2009

Source : Commission Européenne (enquête dans la construction)

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

L'opinion sur les carnets de commande se stabilise depuis début 2009 à un niveau très bas. Malgré les plans de relance, l'impact d'une commande privée atone se fait fortement sentir. En Allemagne par exemple, si la commande publique a progressé de 3,1% au troisième trimestre, la commande privée recule dans le même temps de -3,9% dans la construction (source fédération allemande HDB). La chute la plus brutale est intervenue au Royaume-Uni avec un indicateur passant de -10 à -70 en un an : il est vrai que ce pays n'a pas mené une politique de relance par l'investissement public et que la construction résidentielle y est sinistrée depuis 2 ans. L'Espagne, pour laquelle le mouvement de baisse a commencé dès le début de 2008 avec une crise immobilière, pourrait avoir atteint un point bas à mi 2009 : même si aucune reprise n'est encore prévue, la chute d'activité devrait y être moins forte. A l'exception de l'Allemagne, qui traverse une crise de la construction depuis plusieurs années, l'indicateur se situe en dessous de sa moyenne de longue période pour tous les pays considérés.

← 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 : novembre 2009

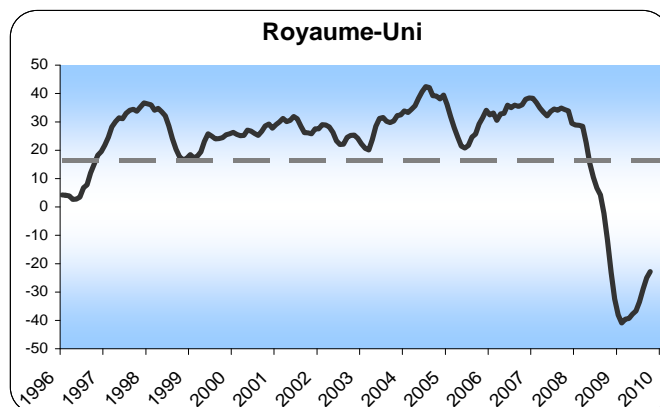
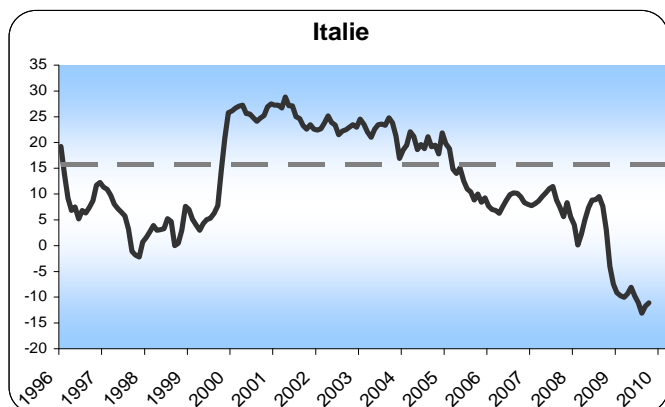
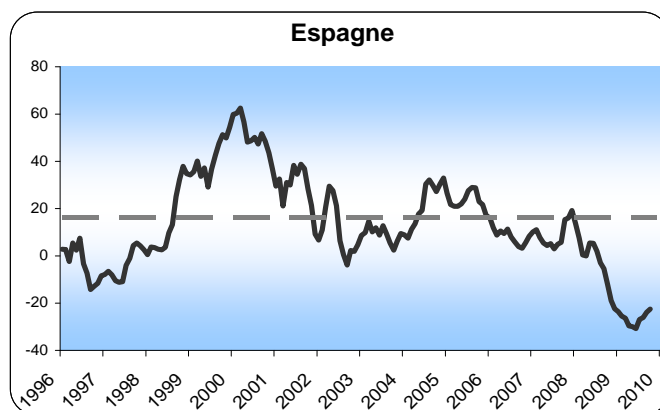
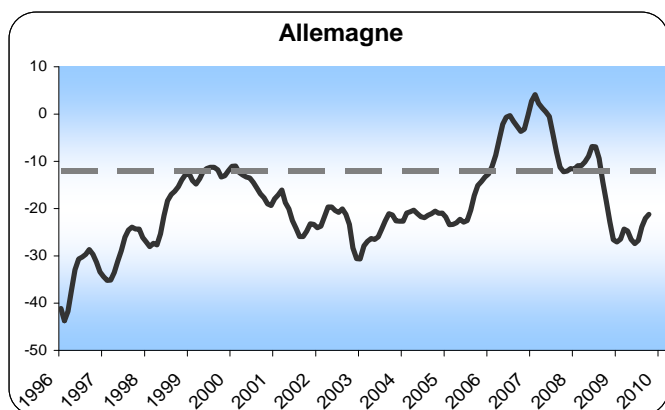
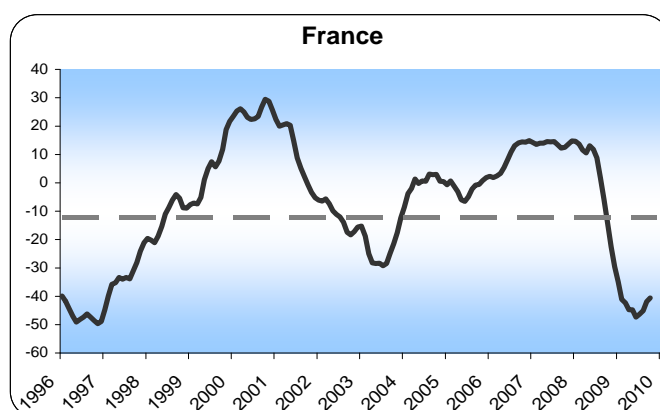
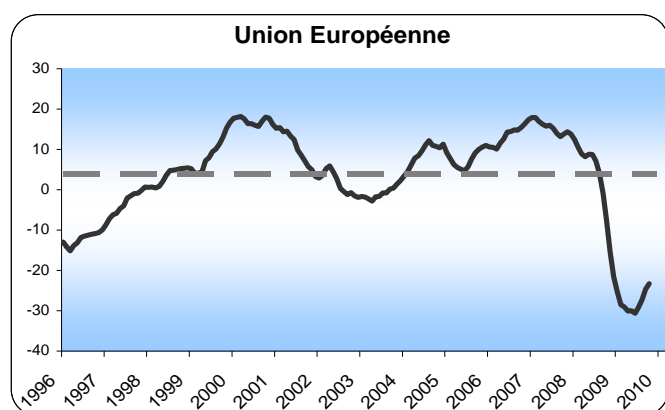
Source : Commission Européenne (enquête dans la construction).

— Perspectives mensuelles d'évolution de l'emploi

- - - Moyenne de janvier 1990 à décembre 2008

L'opinion sur l'évolution de l'emploi a amorcé son rebond dès le début 2009, environ 6 mois avant le rebond de l'indicateur de tendance. Dans la plupart des pays, l'indicateur sur l'emploi a retrouvé son niveau de mi-2008, soit juste avant le déclenchement de la crise financière et économique. En Espagne ou au Royaume-Uni par exemple, l'ajustement de l'emploi a été extrêmement brusque au second semestre 2008: les perspectives d'activité liées à la relance ont amélioré l'opinion des entrepreneurs sur l'emploi en 2009. En France, l'ajustement s'est fait plus lentement. Toutefois, si la dégradation de l'opinion a été moins rapide, le rebond des derniers mois n'est également que de faible ampleur.

← 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 : novembre 2009

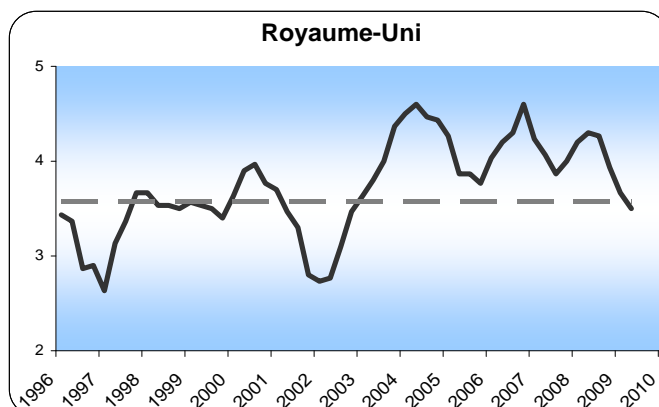
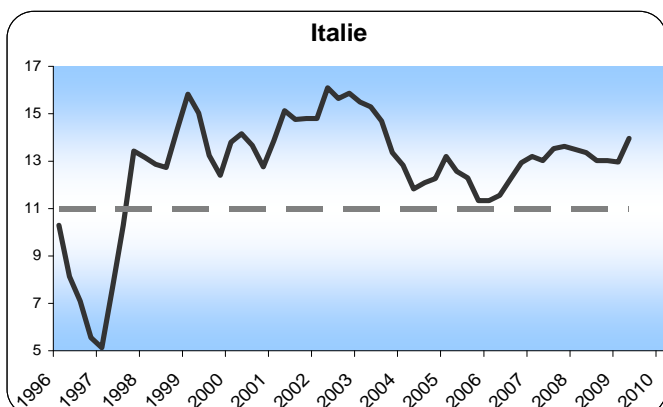
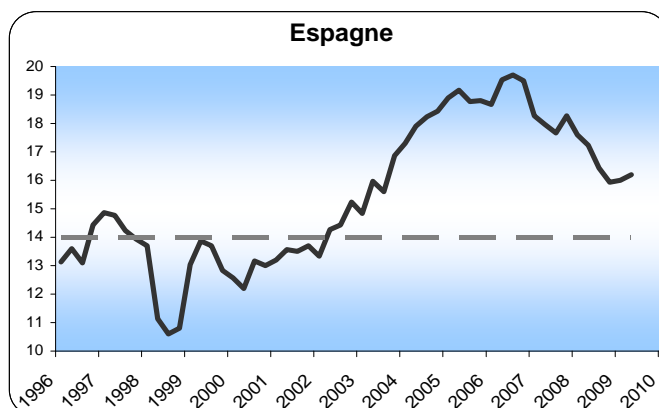
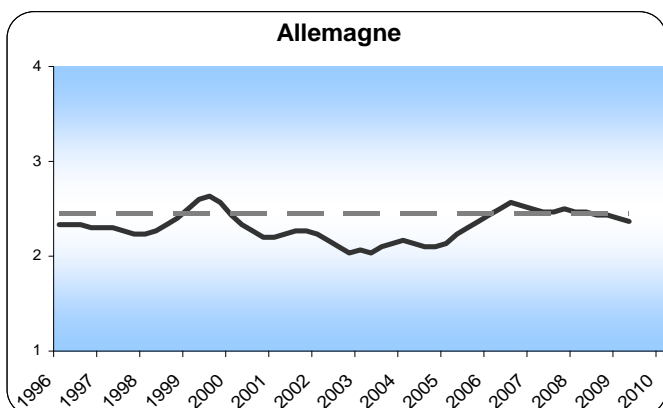
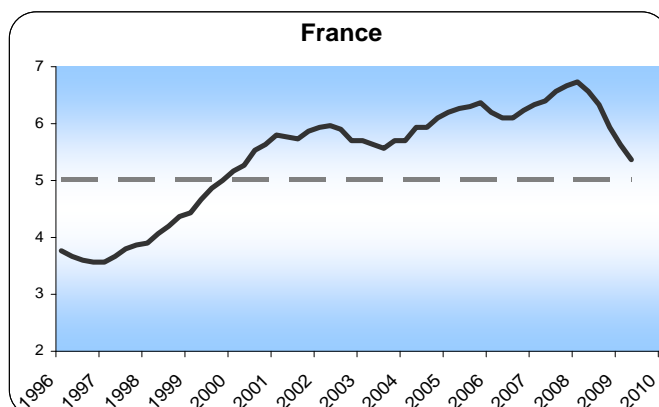
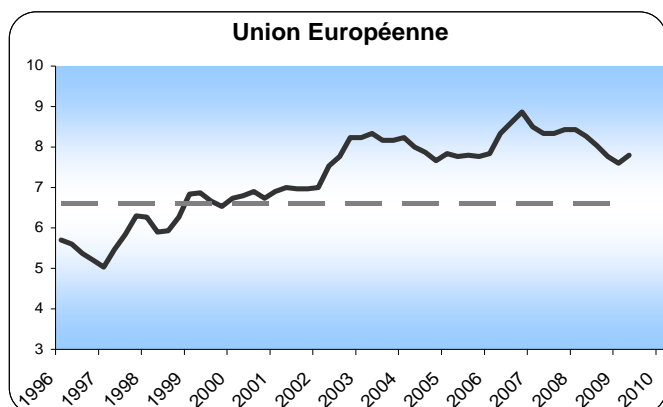
Source : Commission Européenne (enquête dans la construction).

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

La très forte chute de l'opinion sur les prix semble enrayée mi 2009 : il n'en demeure pas moins que l'opinion est passée de soldes positifs à des soldes très largement négatifs. L'opinion se situe à des niveaux bien inférieurs à sa moyenne de longue période pour tous les pays considérés. Avec la chute de l'activité et l'absence de visibilité, la concurrence sur les prix s'est en effet très fortement accentuée partout en Europe. Les conséquences sur la santé financière de nombreuses entreprises européennes de la construction pourraient se faire sentir dès 2010.

← 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.

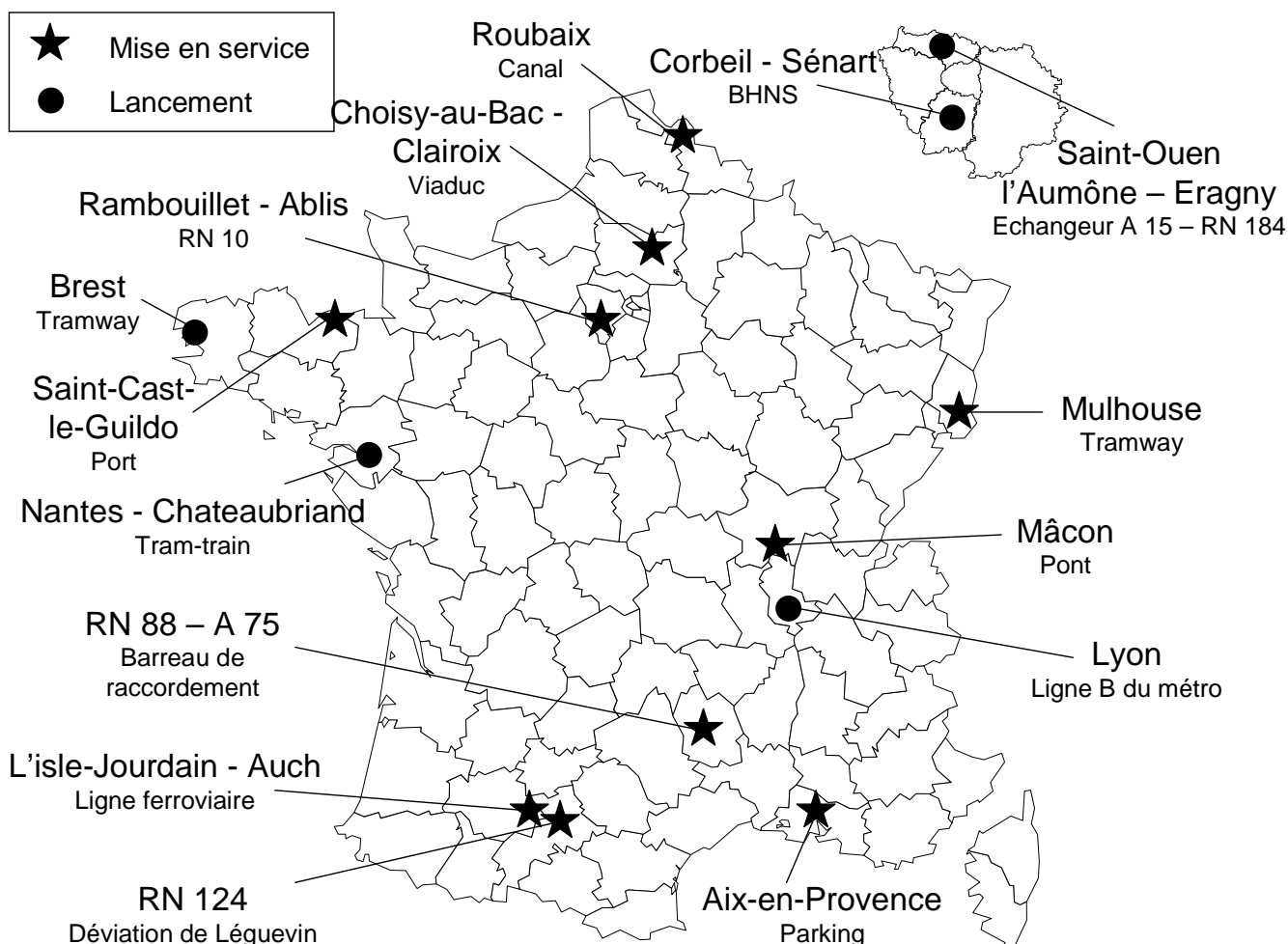
Source : "Commission Européenne" (enquête dans la construction).
Dernière enquête : 3ème trimestre 2009

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

Si la crise économique s'est traduite par un repli brutal de la plupart des indicateurs, ceci n'est pas encore le cas sur les carnets de commande des entreprises. Néanmoins, le phénomène semble enclenché dans la plupart des pays et, bien que les carnets se maintiennent pour l'instant au-dessus de leur moyenne de longue période pour certains pays (France, Espagne, Italie), le faible niveau d'activité dans le domaine de la construction risque de se répercuter sur cet indicateur au cours des prochains trimestres. Selon Euroconstruct, la chute de l'activité de la construction (-8,4% en 2009) devrait se poursuivre en 2010 (-2,2%). Le retour à une faible croissance (+1,6% estimé) pourrait intervenir en 2011.

TERRITOIRES & INFRASTRUCTURES

Infos chantiers : 3^{ème} trimestre 2009



■ Mises en service

➤ **RN88 - A75 : BARREAU DE RACCORDEMENT**

La liaison de raccordement entre la RN 88 et l'A 75, longue de 4 km a été inaugurée le 21 juillet 2009. Elle permet d'accroître la sécurité sur le parcours entre Mende et l'A75 qui devient plus court. Deux viaducs ont été construits dont le viaduc de la Colagne long de 660 m et haut de 108 m

- Investissement : **67 M€**
- Durée des travaux : 6 ans

➤ **ROUBAIX : CANAL**

Les travaux de réhabilitation du canal de Roubaix se sont achevés début septembre 2009. Grâce à la réhabilitation du canal de l'Espierres du côté belge, la navigation de plaisance est de nouveau possible entre l'agglomération lilloise et la Belgique sur 28 km. 14 ponts et 13 écluses ont été rénovés et 13 km de berges et de chemins restaurés.

- Investissement : **50 M€**
- Durée des travaux : 4 ans

➤ ***SAINT-CAST-LE-GUILDON : PORT***

Le port en eau profonde de Saint-Cast-le-Guildon a été inauguré le 2 juillet 2009. 780 places à flots, 200 au mouillage et 20 places sur pontons pour les bateaux de pêche ont été créées. Il aura fallu 11 000 forages pour détruire la roche à l'explosif.

- Investissement : **27,5 M€**, financés par l'UE (3%), la région (8%), la CCI (37%), le Conseil général des Côtes d'Armor (37%) et la commune de Saint-Cast (15%)
- Durée des travaux : 2 ans

➤ ***RN 124 : DEVIATION DE LEGUEVIN***

Les 13 km de la déviation de Léguevin sur la RN124 ont été ouverts à la circulation le 7 juillet 2009. Cette voie express à 2x2 voies située sur l'axe Toulouse – Auch a nécessité la construction de 2 échangeurs, 2 demi-échangeurs et 10 ouvrages d'art.

- Investissement : **72 M€**
- Durée des travaux : 5 ans

➤ ***RN 10 : RAMBOUILLET - ABLIS***

Les travaux de mise en sécurisation de la RN 10 sur 9,8 km entre Rambouillet et Ablis se sont terminés courant août 2009. La mise à 2x2 voies du tronçon a permis de faire passer la limitation de vitesse de 90 km/h à 110 km/h. Dans la continuité, les travaux de mise à 2x2 voies de la déviation de Rambouillet sont prévus pour septembre 2010.

- Investissement : **37,7 M€**

➤ ***L'ISLE JOURDAIN - AUCH : LIGNE FERROVIAIRE***

La ligne ferroviaire entre l'Isle Jourdain et Auch a été rouverte le 31 août 2009 terminant le renouvellement de l'axe Toulouse – Auch long de 82 km. 33 000 m de rails et 60 000 tonnes de ballast ont été nécessaires pour le chantier. Les tabliers métalliques de 2 ponts ont été remplacés, 6 passages à niveaux ont été supprimés et 12 rénovés afin de limiter les secousses.

- Investissement : **30 M€**, financés par l'Etat (24%), la région Midi-Pyrénées (43%) et RFF (33%).

➤ ***CHOISY-AU-BAC - CLAIROIX : VIADUC***

Le viaduc reliant Choisy-au-Bac et Clairoix, long de 2 143 m, a été terminé mi-juillet 2009. Il s'agit d'une étape importante de la réalisation de la rocade nord-est de Compiègne dont la mise en service est prévue pour mi-2011. Les chantiers de raccordement à la RN 31 et à la RN 32 ont déjà débuté. La rocade permettra de limiter le trafic routier, notamment des poids lourds dans l'agglomération.

- Investissement : **51 M€** pour le viaduc, 85 M€ pour l'ensemble du chantier
- Durée des travaux : 2 ans

➤ ***MULHOUSE : TRAMWAY***

Trois nouvelles stations de la ligne 1 du tramway de Mulhouse ont été mises en service le 4 juillet 2009. Cette extension permet de desservir le quartier de Bourzwiller. Le nouveau terminus n'est que temporaire puisque l'extension continue vers Kingersheim et Wittenheim.

- Investissement : **25 M€**

➤ ***MACON : PONT SUR LA SAONE***

Un deuxième pont traversant la Saône à Mâcon a été inauguré le 12 septembre 2009 et ouvert à la circulation quelques jours plus tard. Il est long de 252 m et large de 13,5 m. Des travaux de raccordement des deux côtés ont également été réalisés.

- Investissement : **13 M€**, financés par les départements de l'Ain (50%) et de Saône-et-Loire (50%).
- Durée des travaux : 2 ans

➤ ***AIX EN PROVENCE : PARKING***

Un nouveau parking de 1 100 places sur 5 niveaux sous la gare d'Aix TGV a été inauguré mi-septembre 2009. Ce nouvel équipement permet à la gare de doubler sa capacité de stationnement.

- Investissement : **18 M€**
- Durée des travaux : 2 ans

■ **Lancements**

➤ ***BREST : TRAMWAY***

Les travaux de réalisation de la première ligne de tramway de la ville de Brest sur un axe Est-Ouest ont débuté le 6 juillet 2009. 27 stations jalonnent les 14,3 km de la ligne. 45 000 passagers par jour sont attendus. Il faudra 38 minutes pour relier les 2 terminus.

- Investissement : **366 M€** (dont 158 M€ pour les infrastructures et les équipements)
- Livraison : juin 2012

➤ ***LYON : LIGNE B DU METRO***

Le 9 juillet 2009 ont été lancés les travaux de prolongement de la ligne B du métro de l'agglomération lyonnaise. L'extension de 1,7 km, au sud, verra la création d'une nouvelle station, Oullins Gare, intégrée à un pôle multimodal. Un tunnel monotube à double voie doit être creusé sous le Rhône.

- Investissement : **222 M€**
- Ouverture : fin 2013

➤ **NANTES - CHATEAUBRIAND : TRAM-TRAIN**

Les travaux de réouverture de la ligne de tram-train entre Nantes et Chateaubriand ont débuté début août 2009. 3 sections double-voie seront créées, 16 passages à niveau supprimés, 8 ponts seront mis au gabarit et un pôle multimodal sera reconfiguré.

- Investissement : **194,6 M€**, financés par l'UE (10,8%), l'Etat (18,1%), la région (31,2%), le département (27%), Nantes Métropole (10,2%) et la SNCF (2,6%)
- Mise en service : fin 2012

➤ **SAINT-OUEN-L'AUMONE - ERAGNY : ECHANGEUR A15 - RN184**

Les travaux de l'échangeur A15-RN184 ont démarré en septembre 2009. Le chantier doit notamment permettre de supprimer les feux tricolores afin de fluidifier le trafic et d'améliorer la sécurisation. 3 ponts devront être construits.

- Investissement : **43 M€**
- Fin des travaux : 2011

➤ **CORBEIL - SENART : BHNS**

Les travaux de terrassement de la ligne de bus à haut niveau de service entre Corbeil-Essonnes et Sénart ont démarré début septembre 2009. Une voie spéciale doit être construite. La ligne, longue de 14 km sera composée de 13 stations.

- Investissement : **82 M€**, financés par la région Ile-de-France (86%), l'Etat (2%) et les conseils généraux de l'Essonne et de Seine et Marne (6% chacun).
- Début des travaux : 2011

■ **Ce sera demain...**

➤ **REGION IDF : RER D**

Le schéma de principe de la première étape de la modernisation du RER D a été approuvé par RFF lors d'un conseil d'administration. L'objectif est de revenir d'ici fin 2013 à 12 trains par heure au lieu de 8 actuellement.

- Investissement : **120 M€**
- Mise en service : fin 2013

➤ **AX-LES-THERMES : DEVIATION**

Le chantier de la déviation d'Ax-les-Thermes est actuellement en cours. Longue de 5,6 km dont 1,2 km en 2x2 voies, elle nécessite la construction d'un échangeur, d'un carrefour aménagé et d'un viaduc de 280 m sur l'Ariège.

- Investissement : **67 M€**
- Mise en service : juillet 2011

➤ **NANTES-LYON : ELECTRIFICATION DE LA LIGNE**

Une convention de financement pour l'électrification de la section Bourges – Saincaize sur l'axe Nantes – Lyon a été signée entre la région Centre, l'Etat et RFF. Le budget s'élève à 82 M€ pour 60 km. Ce chantier s'inscrit dans la continuité de l'électrification de la section Tours – Vierzon.

- Investissement : **82 M€**
- Mise en service : fin 2011

➤ **DUNKERQUE : TERMINAL METHANIER**

Le permis de construire du terminal méthanier de Dunkerque a été signé fin juillet 2009. Il pourra traiter 10 milliards de mètres cubes de gaz par an ce qui correspond à 20% de la consommation nationale. Le chantier devrait mobiliser 1 200 emplois.

- Investissement : **>700 M€**, financés par EDF
- Mise en service : 2013

➤ **REGION IDF : MODERNISATION RER B**

Le chantier de modernisation de la ligne du RER B avance. En janvier 2010, la quatrième voie sera prolongée entre Villeparisis et Mitry-Claye. L'objectif est d'augmenter la fréquence des trains et en parallèle d'améliorer leur régularité. Des travaux dans les gares se dérouleront jusqu'en 2012, avec notamment le rehaussement des quais.

- Investissement : **250 M€**
- Mise en service : 2012

➤ **TOURS : TRAMWAY**

Les études pour la construction de la ligne de tramway de Tours ont débuté pendant l'été 2009. La ligne, longue de 15,5 km sera composée de 30 stations et reliera Tours à Joué-lès-Tours. Deux ouvrages d'art devront être construits : l'un pour franchir le périphérique et l'autre pour franchir le Cher. Les travaux doivent démarrer en juin 2010.

- Investissement : **338 M€**
- Mise en service : 2013

➤ **MARSEILLE : TUNNEL PRADO-SUD**

Les travaux n'attendent plus que le feu vert du maître d'ouvrage pour débuter. Attendu pour juin 2009, il a été retardé suite aux conclusions de l'enquête publique. Des précisions doivent notamment être fournies sur les enjeux hydrauliques. Le tunnel sera long de 1 400 m et comprendra 2 niveaux de circulation unidirectionnelle.

- Investissement : **192 M€**
- Mise en service : 2013

➤ **SAINT-NAZAIRE : BHNS**

Un appel à assistance à maîtrise d'ouvrage a été lancé par la communauté d'agglomération de la région de Saint-Nazaire en août 2009 pour la construction de sa ligne de bus à haut niveau de service. La ligne de 8 km sur un axe Est-Ouest reliera la gare au parc d'activités Océanis. Des prolongements sont déjà prévus.

- Investissement : **40 M€**
- Mise en service : 2012

■ **... ou après demain**

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

- La ligne de tramway entre Clichy et Montfermeil du 9 au 25 septembre 2009.

➤ **Déclaration d'utilité publique concernant :**

- La phase 2 de la modernisation du sillon ferroviaire alpin sud le 04 août 2009.

■ **Des projets plus lointains**

➤ **PENLY : EPR**

Le débat public concernant l'EPR de Penly pourrait se tenir au printemps 2010 et le lancement du chantier intervenir fin 2012. D'une durée de 5 ans, les travaux mobiliseront jusqu'à 2 500 personnes. L'objectif est une mise en service en 2017.

- Investissement : **>4 Md€**
- Ouverture : 2017

➤ **MARSEILLE : STADE**

En septembre 2009, deux entreprises ont été sélectionnées pour participer au contrat de partenariat pour l'agrandissement, la rénovation et la couverture du stade Vélodrome à Marseille. Le lauréat doit être désigné mi-2010. La capacité du stade passerait de 60 000 à 70 000 places.

- Investissement : **150 - 160 M€**
- Mise en service : 2014

➤ **SAINT-ETIENNE : STADE**

La réhabilitation du stade Geoffroy Guichard à Saint-Etienne a été votée par Saint-Etienne Métropole. Le projet doit permettre de porter la capacité du stade à 41 000 places. Le constructeur sera choisi en juillet 2010. L'ouverture est programmée pour juin 2014.

- Investissement : **70 M€**
- Mise en service : juin 2014

➤ **LE MANS - RENNES : LGV OUEST**

Le protocole de financement de la ligne à grande vitesse ente Le Mans et Rennes a été signé le 29 juillet 2009. Trois groupements d'entreprises sont candidats au contrat de partenariat. La signature de ce dernier doit avoir lieu en 2010 après une étape de négociation. La mise en service de la ligne, longue de 182 km, est prévue pour 2014.

- Investissement : **3,4 Md€**
- Mise en service : 2014

➤ **MARSEILLE : L2 NORD**

Début septembre 2009, la commission d'enquête publique a émis un avis favorable à la réalisation du tronçon nord de la rocade « L2 » à Marseille. La signature de la déclaration d'utilité publique pourrait intervenir à la fin 2010. Le chantier doit être réalisé en partenariat public-privé. Le tronçon de 3,2 km reliera les autoroutes A 50 et A 7 en contournant la ville de Marseille.

- Investissement : **550 M€**
- Mise en service : 2017

➤ **LANGRES - VESOUL : LIAISON AUTOROUTIERE**

La liaison autoroutière entre Langres et Vesoul a été inscrite au Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT). Le tronçon de 70 km rapprochera les autoroutes A 31 et A 36 et permettra de désenclaver le nord de la Franche-Comté et le sud de l'Alsace. L'achèvement des travaux n'est pas attendu avant 2018.

- Investissement : **400 M€**
- Mise en service : 2018

➤ **BOISSY-SAINT-LEGER : DEVIATION DE LA RN 19**

Mi-juillet 2009, la région Ile-de-France a annoncé qu'elle financerait à hauteur de 70% le projet de la déviation de la RN 19 à Boissy-Saint-Léger. La voie express de 4,8 km ira de Bonneuil-sur-Marne à Villecresnes. 900 m seront en souterrain. 11 ouvrages d'art devront être construits. Les travaux pourraient avoir lieu entre 2011 et 2014.

- Investissement : **160 M€**, financés par la région IDF (70%) et l'Etat (30%)
- Mise en service : fin 2014

Sylvain Siméon – simeons@fnfp.fr

TERRITOIRES & INFRASTRUCTURES

La captation de la plus-value foncière et immobilière

La question de la captation de la plus-value foncière est de plus en plus d'actualité compte tenu de la recherche de ressources de financement pour les infrastructures de transport dans un contexte de désengagement de l'Etat. Dans le volet transports du Grenelle II, il est proposé de taxer les plus values immobilières liées à la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport. Le texte s'inspire notamment des expériences étrangères (Londres, Copenhague, Japon...). La région Ile-de-France ne fait pas partie du champ d'application de cette taxe.

Une des conditions de réussite de la mise en place d'un tel dispositif est l'acceptation par toutes les parties prenantes. Cela amène donc à une taxation relativement minime et à quelques exceptions notamment des exonérations sur les logements sociaux.

Le texte prévoit que la taxe soit prélevée suite à la réalisation d'un transport en commun en site propre ou d'une gare ferroviaire. Dans le premier cas, la taxe peut être levée par les autorités organisatrices de transports urbains et dans le second cas par l'Etat ou les régions.

Elle s'applique à la fois "aux cessions à titre onéreux de terrains nus et d'immeubles bâtis" ainsi qu'"aux cessions de participations dans des personnes morales à prépondérance immobilière".

Un champ d'application a été défini dans le projet de loi. Le périmètre géographique est de 800 mètres autour d'une station de transport collectif et de 1500 mètres d'une entrée de gare ferroviaire. Par ailleurs, l'assiette de la taxe repose "sur un montant égal à 80% de la différence entre, d'une part, le prix de vente stipulé dans l'acte de cession et, d'autre part, le prix d'achat stipulé dans l'acte d'acquisition augmenté des coûts, supportés par le vendeur, des travaux de construction autorisés, ainsi que des travaux ayant pour objet l'amélioration de la performance thermique de l'immeuble". Le total du montant prélevé ne peut être supérieur à 5% du prix de cession et la taxe n'est exigible que lors de la première cession du bien. Enfin, l'application de la taxe est limitée à 15 ans.

Pour certains, toutes ces conditions sont trop restrictives et le produit qui serait tiré de la taxation des plus-values serait peu significatif.

L'IAURIF a calculé que dans ces conditions, l'application de la taxe en Île-de-France rapporterait quelques dizaines de millions d'euros par an.

Selon l'institut, plusieurs solutions existent afin de maximiser le rendement de la taxe :

- Inclure les résidences principales dans le champ d'application
- Inclure les biens détenus depuis plus de 15 ans.
- Supprimer les périmètres géographiques. En effet, pourquoi seule la zone nouvellement raccordée à un réseau devrait être taxée alors que l'ensemble de l'agglomération a également accès à cette zone.

L'objectif des ces trois mesures est d'élargir au maximum le champ d'application et l'assiette de taxation afin de récupérer un produit qui puisse réellement participer au financement de nouvelles infrastructures.

On pourrait également imaginer que cette taxation puisse intervenir au-delà de la première cession. Cette question de la durée de perception de la taxe est importante puisque les sommes prélevées dépendront du cycle immobilier. A des phases où les ventes donnent lieu à des plus-values pourront succéder des phases où les ventes aboutissent à des moins-values.

Ces mesures semblent pourtant difficilement acceptables d'un point de vue social où la tendance est plutôt à l'allègement des taxations. Il faudrait notamment revoir les règles actuelles d'impositions des plus-values. Une taxe qui toucherait le plus grand nombre pourrait être perçue comme un nouvel impôt. Cependant, la première difficulté consiste à identifier la plus value issue de l'infrastructure nouvellement créée de celle issue de l'évolution normale des prix.

Le dispositif de captation de la rente foncière doit être amélioré. Il est généralement perçu comme une source de financement des infrastructures parmi d'autres telles que le produit des amendes de stationnement ou le péage urbain.

Sylvain Siméon – simeons@fntp.fr

TERRITOIRES & INFRASTRUCTURES

Evaluation du marché de l'entretien du patrimoine routier départemental

Les départements sont des interlocuteurs privilégiés pour connaître les politiques de gestion du patrimoine mises en place et les enjeux financiers touchant l'investissement et le fonctionnement dans le domaine de l'entretien routier. Constatant une grande disparité dans les méthodes et les moyens de suivi de l'état des réseaux, il est apparu nécessaire d'interroger chaque département pour comprendre leur démarche.

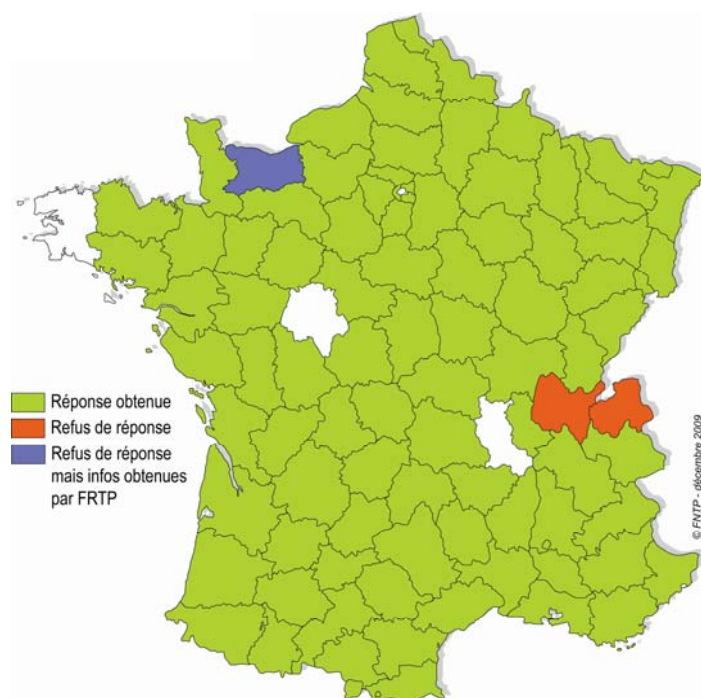
■ Objectifs et déroulement de l'enquête

1. Enjeux de l'étude

Depuis le transfert des routes nationales aux départements en 2006, ces derniers ont à charge la gestion de 388 000 km de réseau (41% du réseau routier total).

Parcouru au quotidien par différents flux (migrations quotidiennes ou saisonnières, flux de transit), ce réseau doit être entretenu afin de répondre aux besoins et exigences des usagers. De plus, la préservation du patrimoine routier est un atout pour optimiser l'attractivité du territoire et sa compétitivité.

✓ Etat des réponses



Cette étude avait donc pour objectifs de montrer s'il existe dans chaque département :

- Une politique globale de gestion du patrimoine routier dont le département a la charge.
- Des outils de suivi précis permettant la régularité de l'observation et l'optimisation de la pertinence des interventions.
- Une utilisation de techniques innovantes offrant à l'utilisateur un environnement patrimonial sécurisé et de qualité.
- Des investissements réguliers, en cohérence avec les besoins en entretien.

2. 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 Développement économique de la FNTP. Elle s'est déroulée de janvier 2009 à décembre 2009.

Le taux de réponses des départements est important : 88 retours soit 89% de la population (hors Paris, département non concerné par l'étude), 90% du réseau départemental, 37% de la totalité du réseau routier.

■ Une volonté de suivi du patrimoine routier départemental

1. Etat de la politique de gestion du patrimoine des départements

94% des départements ayant répondu à l'enquête ont mené une réflexion sur la hiérarchisation de leur réseau. Cette hiérarchisation, souvent définie sur des critères de trafics mais également sur des critères économiques, permet de donner un sens au réseau et une cohérence aux interventions effectuées.

De la même manière, 96% des départements ont mis en place une base de données assurant le suivi de l'information sur l'état du réseau et les travaux effectués année par année. La plupart du temps, les départements se sont adaptés aux outils de gestion de l'Etat (montrant leur besoin de référent et de gouvernance dans ce domaine).

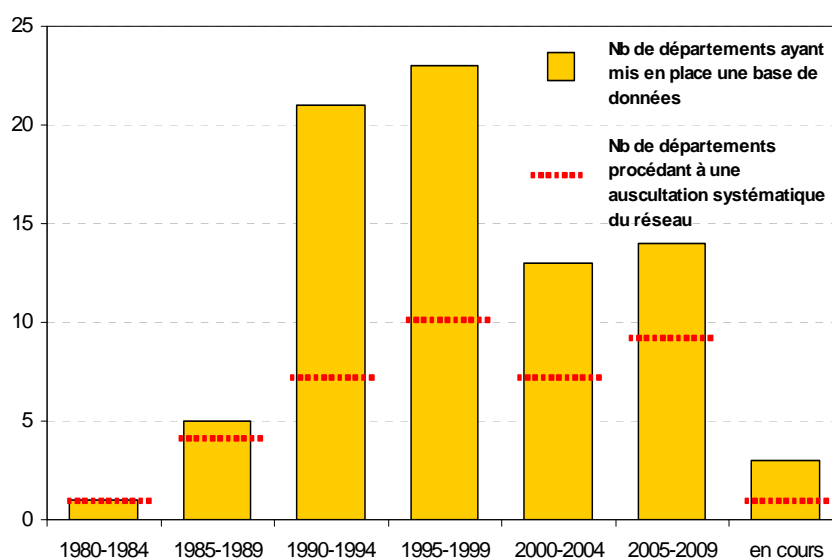
Dans plus de la moitié des départements, une politique d'auscultation systématique de tout ou

partie du réseau a été mise en place. L'objectif recherché dans cette politique de prévention est une intervention permettant de ne jamais dépasser un certain niveau d'usure. Quand ce type de politique, coûteuse, n'a pas été mis en place, la détermination des travaux se fait au cas par cas, par des agences d'entretien réparties sur le territoire.

75% des départements ayant répondu ont mis en place un programme d'entretien systématique des Ouvrages d'Art comprenant de petites interventions ponctuelles effectuées par les agences et des travaux plus lourds tous les cinq ans réalisés par des équipes spécialisées.

Enfin, la moitié des départements se sont équipés d'outils d'aide à la décision permettant de visualiser les interventions prioritaires par le biais de cartes ou de statistiques.

✓ Année de mise en place de la base de données des départements

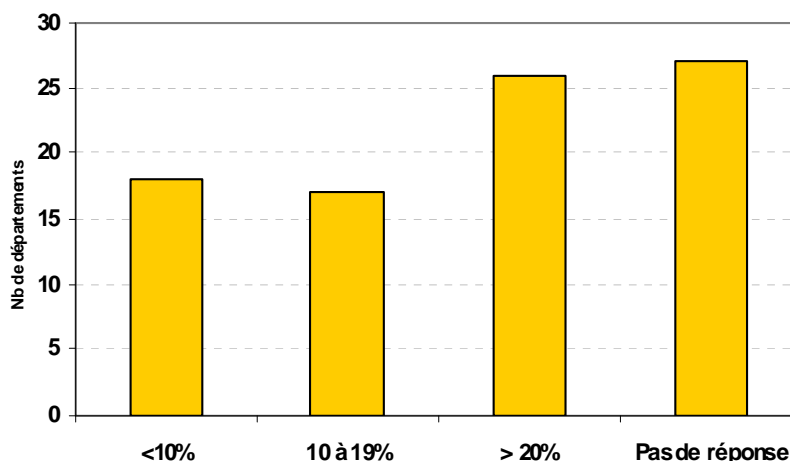


2. Une part importante des travaux n'est pas externalisée

30% des répondants réalisent plus de 20% de leurs travaux en régie. Il s'agit souvent de petits travaux définis au cas par cas dont l'importance exacte est difficile à définir. Certains départements sont quasiment autonomes comme l'Ille-et-Vilaine qui possède sa propre usine d'enrobage.

Tous les travaux non réalisés en régie ne sont pas redonnés aux entreprises, certains étant tout simplement abandonnés. Mais, dans la perspective du transfert des parcs aux départements, les entreprises sont tout de même encouragées à développer ce type de prestations.

✓ Pourcentage de travaux réalisés en régie



3. Le renouvellement des couches de surface : un indicateur pour évaluer l'état du réseau

Un revêtement de surface s'use sous l'effet du trafic, des intempéries (surtout dans les zones de montagne) et de l'agressivité des poids lourds. Il faut donc procéder périodiquement à la réfection de ces couches de surface dans le cadre de programmes d'entretien préventifs afin d'intervenir avant que l'usure ne concerne la structure même de la chaussée.

L'indicateur de périodicité de renouvellement des couches de surface donne une idée approximative de l'état du réseau routier d'un département. Le réseau principal est souvent le réseau entretenu en priorité. Certains départements n'ont mentionné la périodicité de renouvellement que pour leur réseau principal. Cette périodicité est en moyenne d'environ 14 ans avec un minimum de 7 ans pour le département de l'Aube et un maximum de 30 ans pour la Vienne et les Alpes-de-Haute-Provence.

■ Un budget global pour l'entretien des routes départementales de 2,2 Md€ en 2009

1. Dévolution des travaux

Pratiquement tous les départements ayant répondu ont recours à des appel d'offres pour attribuer leurs commandes à l'entreprise. Un faible nombre de départements font appel au système des baux d'entretien annuels ou pluriannuels (18 % environ).

Sur les 12 départements procédant par baux d'entretien, on retrouve les 7 départements d'Ile-de-France. Ce type de marché à bons de commande et parfois avec obligations de résultat permet aux maîtres d'ouvrage de disposer d'entreprises avec des compétences diverses et variées pour effectuer les travaux d'entretien qu'ils ont décidé de ne plus réaliser en régie.

Toutefois, des dérives ont été constatées dans un usage abusif de ces marchés à bons de commande pour des travaux de moyenne importance pouvant

relever pour des raisons économiques d'autres procédures d'attribution de marchés ; Ainsi, le département des Hauts-de-Seine souligne sa volonté d'infléchir les pratiques en faveur d'un recours plus fréquent à l'appel d'offres plutôt qu'à des marchés à bons de commande mais un tel allotissement portant sur des volumes de prestations plus importants risque de se faire au détriment des petites entreprises.

41% des répondants passent des marchés spécifiques pour des techniques novatrices en termes de développement durable. Les techniques les plus citées sont les coulis, les enrobés non sonores, les enrobés à froid ou semi-tièdes et les couches de surface en béton bitumeux tièdes ou semi-tièdes.

2. Evaluation du budget de l'entretien du réseau routier départemental

Au total, le montant des dépenses engagées pour assurer l'entretien du réseau routier départemental s'élève à 2,2 Md€ environ en 2009 soit une enveloppe budgétaire moyenne par département de l'ordre de 26 M€, 5% en moyenne du budget global d'un département.

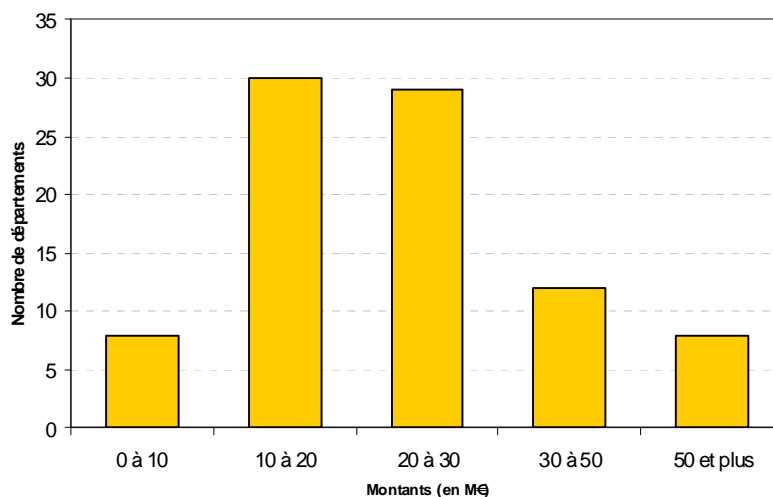
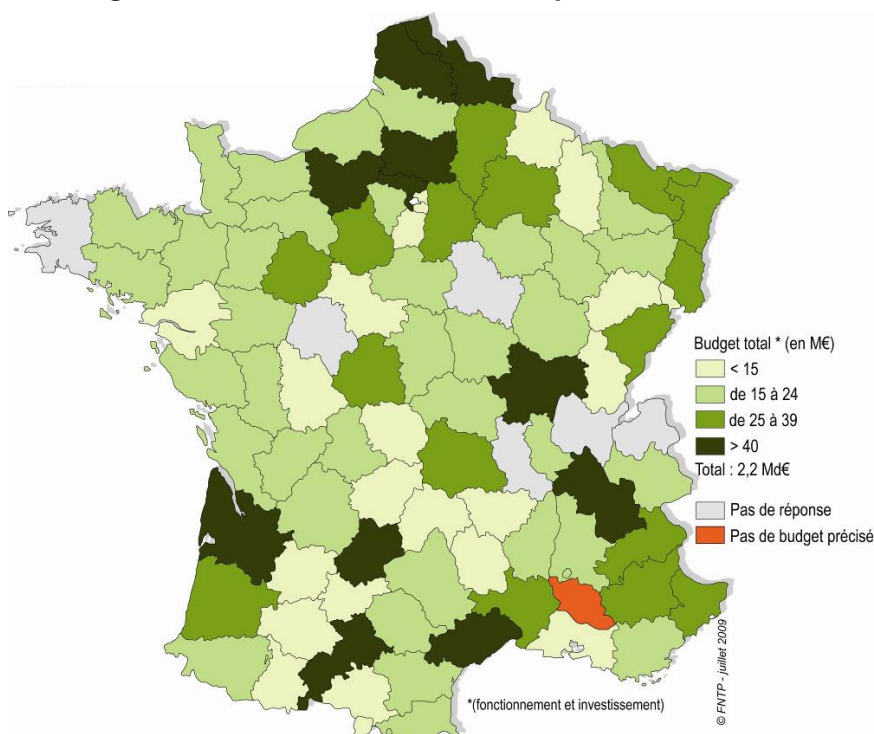
Les dépenses d'entretien sont toutes censées être incluses dans le volet de fonctionnement des budgets des départements. En réalité, les travaux de gros entretien sont souvent imputés au volet investissement. La simple lecture des budgets ne

peut donc permettre de déterminer précisément ce que représente ce marché en termes de dotations budgétaires.

87 départements ont transmis cette répartition. Ainsi, 685 M€ de dépenses relèvent du budget de fonctionnement (la lecture des budgets primitifs donne un montant total de 566 M€ environ) et 1,5 Md€ sont imputés sur le budget d'investissement.

Dans ce budget, 200 M€ seront consacrés à l'entretien annuel des ouvrages d'art et 230 M€ seront dévolus aux aménagements de sécurité divers.

✓ Répartition des budgets d'entretien annuel des départements



■ Conclusion : la topographie du département comme facteur déterminant de la politique d'entretien

Quelques tendances peuvent être dégagées sur l'orientation de la politique routière en fonction de la topographie des départements :

- **Départements de plaine** : Ils servent de référence car leur topographie n'engendre pas de traitements particuliers.
- **Départements littoraux** : le tourisme nécessite des interventions spécifiques entraînant de forts investissements dans les aménagements de sécurité et une périodicité faible de renouvellement des couches de surface.
- **Départements de montagne** : Ils possèdent de nombreux ouvrages d'art et investissent davantage

dans leur entretien. Les travaux sont souvent effectués par les services du département. Les routes sont en moins bon état avec une périodicité de renouvellement plus importante que la moyenne nationale (15 ans au lieu de 14 ans).

- **Départements situés en zone urbaine** : De fortes contraintes de trafics leur sont imposées. De plus, le lancement des appels d'offres est parfois complexe puisque deux maîtres d'ouvrage principaux se partagent la gestion des espaces publics : les départements et les communes (ou intercommunalités).

Elise Poulain – poulaine@fnntp.fr

TERRITOIRES & INFRASTRUCTURES

Attractivité des territoires : inégalités régionales

D'importants écarts existent entre les régions en matière d'attractivité : les régions du sud et de l'ouest semblent les plus attractives, tandis que celles du nord et de l'est attirent de moins en moins les populations et les capitaux. Plus surprenant, l'attractivité des régions semble aujourd'hui déconnectée de la production de richesses déterminée par le PIB. A l'heure des débats sur la réforme des collectivités territoriales, il convient de s'interroger sur la nécessaire répartition des richesses entre territoires.

■ L'attractivité : une notion relative et complexe

L'attractivité d'un territoire peut se définir comme sa capacité à attirer et à retenir des hommes, des capitaux, des investissements ou des activités venant de l'extérieur. Dans le cas d'une région, **l'évaluation de l'attractivité est difficile** puisqu'aucune variable ne permet de la mesurer directement.

Certains indicateurs permettent néanmoins d'apprécier le niveau d'attractivité d'une région. Par exemple, on peut citer le nombre de créations d'entreprises sur une période donnée, le taux annuel moyen de migrations nettes, la progression de l'emploi, le ratio DIRD/PIB (avec DIRD : Dépense Intérieure de Recherche et Développement), ou encore le niveau de vie médian des populations qui permettent d'évaluer le niveau d'attractivité de chaque région.

Deux critères ressortent :

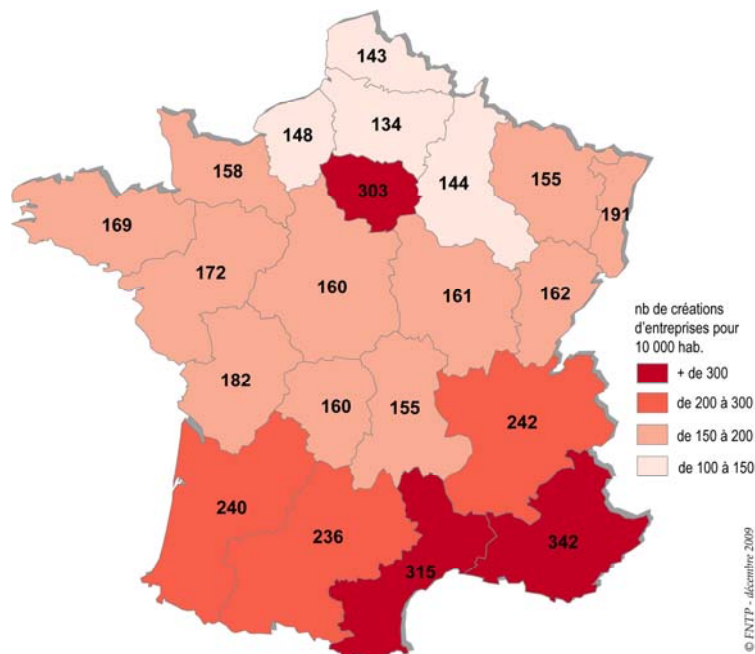
- le nombre de créations d'entreprises, établi pour 10 000 habitants entre 2004 et 2008,
- le taux annuel moyen de migration nette, calculé sur la période 1999/2006 (‰).

La création d'entreprises détermine en effet en partie la **performance de la région en matière d'attractivité économique**. D'importantes variabilités existent entre régions.

D'un côté, la région PACA, le Languedoc-Roussillon, l'Île-de-France, l'Aquitaine, les régions Rhône-Alpes Midi-Pyrénées tirent leur épingle du jeu, tandis que la Picardie, le Nord-Pas-de-Calais et la Champagne-

Ardenne sont en voie de rattrapage mais restent toujours en retrait.

✓ Créations d'entreprises :
des régions mieux pourvues que d'autres



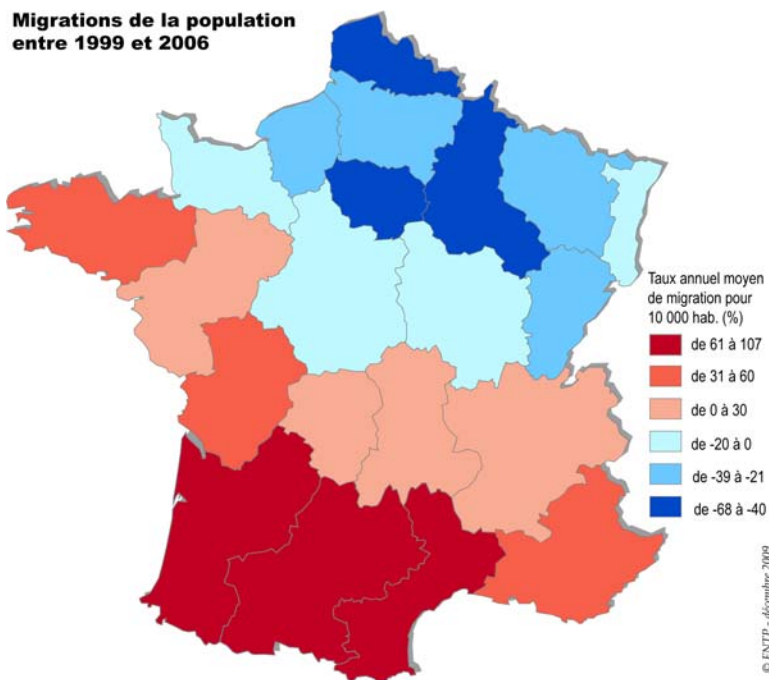
Source : FNTF, 2009
(Données 2004/2008 de l'Agence pour la création d'entreprises)

L'aspect économique ne peut déterminer à lui seul l'attractivité d'une région, et **le taux de migrations nettes est aussi un indicateur important de l'attractivité régionale**.

Certains territoires ont en effet une forte capacité d'attractivité du fait de leur image, de leur rayonnement, de leur environnement ou de leur caractère rural qui attirent les populations au-delà de l'attrait économique qu'ils présentent.

C'est le cas des régions de l'ouest et du sud, à l'attractivité confirmée, tandis que l'Île-de-France présente le taux annuel de migrations nettes le plus fortement négatif.

✓ **Les populations attirées par le sud et l'ouest**



Source : FNTP, 2009 (Données : INSEE)

■ **Les régions les plus attractives à l'ouest et au sud**

Les deux critères que sont les créations d'entreprises et le taux annuel de migrations nettes peuvent être croisés pour chacune des régions et permettent ainsi d'établir des comparaisons entre régions.

Les régions de l'ouest et du sud paraissent les plus attractives, et plus particulièrement l'Aquitaine, la région Midi-Pyrénées et le Languedoc-Roussillon qui présentent un fort taux annuel de migrations nettes couplé à un nombre particulièrement élevé de créations d'entreprises. Ces régions ont même connu les plus fortes variations de PIB à la hausse entre 2000 et 2007 (*ces régions sont sur fond vert sur la page suivante*).

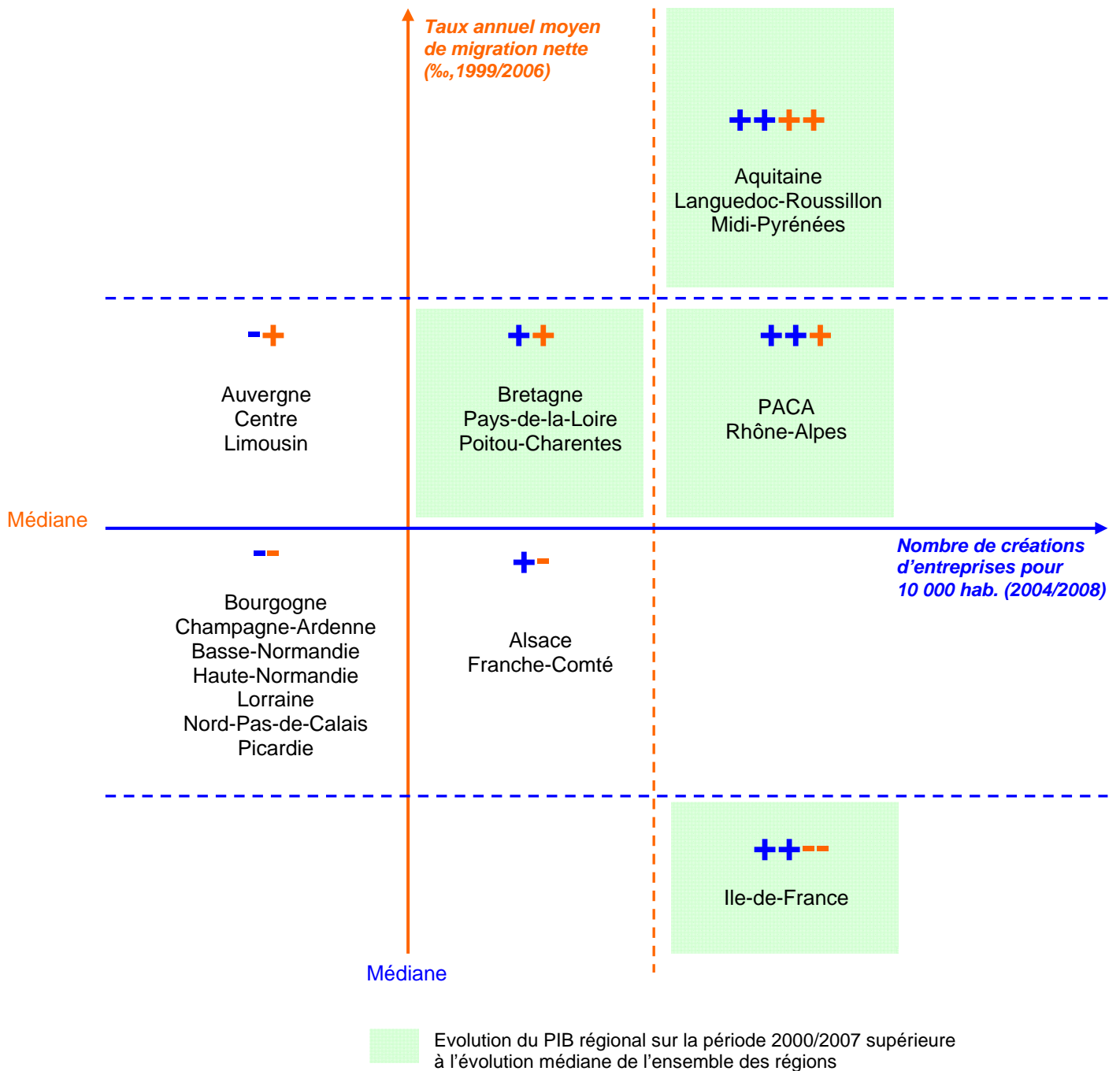
A l'opposé, **les régions du nord et de l'est sont les moins attractives**, présentant à la fois un taux annuel de migrations nettes inférieur à la médiane de toutes les régions et moins de créations d'entreprises que dans les autres régions (à l'exception de l'Alsace et la Franche-Comté, plus dynamiques pour les créations d'entreprises). Ces régions ont connu les plus

faibles progressions de PIB entre 2000 et 2007 relativement aux autres régions.

Les régions du centre (Limousin, Auvergne, Centre) s'en sortent mieux grâce à des taux de migration supérieurs reflétant un certain attrait des populations vers le milieu rural.

L'Île-de-France fait figure d'exception : malgré une forte attractivité économique représentée par un nombre élevé de créations d'entreprises (303 créations pour 10 000 habitants en 2004-2008), un niveau de production de richesses incomparable (en terme de PIB/habitant) et une progression de son PIB de +30% entre 2000 et 2007, la région continue de perdre ses habitants. La mobilité des rurbains et la forte concentration d'activités à forte valeur ajoutée productive expliquent en partie le phénomène francilien.

✓ Détermination de l'attractivité régionale à partir de deux critères



Source : FNTP, 2009

Mais l'Ile-de-France n'est pas la seule région à connaître un **clivage entre son degré d'attractivité et son niveau de production de richesses** : la Champagne-Ardenne et la Haute-Normandie sont par exemple des régions hautement productives (en terme de PIB/habitant) et appartiennent néanmoins aux régions les moins attractives de France.

A contrario, l'Auvergne, le Limousin, le Languedoc-Roussillon et le Poitou-Charentes présentent des ratios PIB/habitant relativement plus faibles mais attirent les populations.

■ Des politiques d'aménagement nécessaires pour réduire les déséquilibres entre territoires

Le PIB, autrefois signe de richesse et de compétitivité d'un territoire, est aujourd'hui « dépassé » par le concept d'attractivité. L'attractivité d'un territoire englobe en effet d'autres concepts qui vont au-delà de la performance économique d'un territoire : elle est fondée sur une qualité de vie globale et ne peut se résumer à la production de richesses représentée par le PIB. Elle fait appel à des thèmes immatériels tels que la culture ou la richesse de la vie sociale, et s'y ajoutent aussi d'autres actions concrètes telles que la rénovation de l'habitat, l'organisation de l'accessibilité avec le développement de transports en commun, la construction d'équipements sportifs, la préservation de l'environnement, etc.

Aujourd'hui, les hommes quittent des territoires compétitifs pour aller vers ceux qui le sont moins, et les territoires les plus riches, comme l'Ile-de-France, se vident progressivement. Les régions ne sont pas égales en termes d'attractivité et de compétitivité, et l'un peut aller sans l'autre.

La répartition des richesses entre territoires est nécessaire pour aboutir à des régions équilibrées. Les politiques d'aménagement du territoire apparaissent ici comme une nécessité : sans elles, les déséquilibres risqueraient en effet de s'accroître, les migrations de populations de s'intensifier, certains territoires d'être de plus en plus compétitifs, et le clivage attractivité/compétitivité de s'accroître entre régions. A quatre mois des élections régionales de mars 2010, ce sujet n'a jamais été autant d'actualité à l'heure des débats sur la décentralisation et la réforme des collectivités territoriales.

La déconnexion entre attractivité et PIB soulève aussi de nombreuses interrogations à l'heure actuelle. Le PIB traditionnel, simple mesure de la production et de l'accumulation de biens, ne se suffit plus à lui-même pour orienter les orientations publiques. La commission Stiglitz l'a bien compris et planche depuis 2008 sur la création d'un nouvel indicateur, le « PIB vert », qui mesurerait la richesse en intégrant les coûts sociaux et environnementaux et refléterait ainsi de manière plus précise le niveau d'attractivité des territoires.

Laëtizia BOMPÉRIN
bomperinl@fntp.fr

TERRITOIRES & INFRASTRUCTURES

Grandes métropoles, grandes liaisons, grandes entrées

Un territoire par trop figé est un territoire en perte de vitesse, d'attractivité et de compétitivité. La France est entourée d'Etats organisés selon un modèle fédéral. Depuis les années soixante-dix, elle avance pas à pas sur le chemin de la décentralisation, et c'est une chance pour la construction européenne à l'échelle territoriale. La région capitale doit à la fois laisser assez d'espace au développement de quelques grandes métropoles qui comptent en Europe et renforcer son positionnement mondial.

■ Défis

Il y a actuellement au moins trois défis qui vont créer des lignes de partage entre les pays selon leurs capacités à réagir alors que le temps semble s'accélérer :

- des innovations technologiques majeures ou éphémères fusent, serons-nous acteurs ou consommateurs ? (nanotechnologies, biotechnologies...)
- une récession de grande ampleur touche tous les pays, en sortirons-nous affaiblis ou renforcés ?
- notre planète est elle-aussi fragile, saurons-nous trouver les moyens de concilier sa préservation avec le développement de l'humanité ?

Pour réagir au mieux face à ces défis, les territoires doivent se réorganiser, se redéployer. Cette démarche est longue ; elle se dessine dès à présent. On parle de moins en moins du territoire au singulier, mais au pluriel. La diversité des territoires compte presque autant que leur unité. Ils ont certes des spécificités, mais ils doivent être reliés les uns aux autres et ouverts à l'Europe, au monde. L'importance de leur organisation autour des *Grandes métropoles* qui comptent à l'échelle européenne ressort désormais. L'Europe est ouverte sur le monde et ces grandes métropoles méritent d'accueillir de *Grandes entrées*, aériennes pour les voyageurs et maritimes pour le fret. Enfin, la cohésion entre ces grandes métropoles est favorisée par la réalisation des *Grandes liaisons* entre celles-ci. Ces grandes liaisons peuvent être également le prolongement des grands axes qui émergent pour structurer l'Union européenne.

■ Grandes métropoles nationales & européennes

L'histoire est en marche. La constitution d'une petite dizaine de grandes métropoles en France tient moins de la création d'un nouvel échelon de collectivités que de la reconnaissance d'un statut pour des agglomérations qui comptent à l'échelle européenne en les dotant d'une plus grande efficacité dans les initiatives qu'elles prennent. Si certains territoires s'organisent sous une forme imbriquée, avec aujourd'hui trop d'échelons, d'autres peuvent avoir une vocation plus transversale, les grandes métropoles s'inscrivant dans cette logique.

La mutualisation des moyens autour de centres de recherche et d'enseignement et des pôles de compétitivité permet d'articuler l'effort de long terme avec des projets d'entreprises. Leur mise en réseau les rendra à la fois attractifs et performants tant pour le transport des personnes (transports collectifs ur-

bains, par exemple) que celui des données (fibres optiques supportant de très hauts débits).

Dans le cadre d'aménagements urbains économes en espaces, la ville se construit de plus en plus sur elle-même, en se densifiant : le premier plan de rénovation urbaine en appellera sans doute un suivant. De nombreux terrains (anciennes casernes ou emprises ferroviaires) parfois proches des centres offrent des opportunités pour maîtriser la périurbanisation. La prise en compte du développement durable à travers ces initiatives est visible dans les projets d'écoquartiers.

Cette démarche est très favorable aux projets locaux dans les régions frontalières, notamment via le cadre assez souple des Eurodistricts. Il s'agit alors d'adoucir l'effet frontière grâce à une complémentarité des services dans des domaines comme la santé ou les transports.

■ Grandes liaisons : LGV, corridors de fret...

Longtemps très centralisée, la France a vu toutes ses voies de communication importantes s'organiser en étoile autour de Paris. La décentralisation et le ré-équilibrage très progressif des activités entre l'Île-de-France et les autres régions ont favorisé l'émergence de liaisons ne passant pas par la région Capitale ou la contournant. Pour relier par le train deux métropoles régionales, il est encore plus rapide de passer par Paris. Cela a le double inconvénient d'encombrer un peu plus le réseau francilien et d'avoir des rames dont le remplissage est très inégal entre les points de départ et d'arrivée. Des lignes transversales peuvent au contraire tout au long de leur itinéraire prendre et laisser des passagers. La situation est identique pour le transport des marchandises.

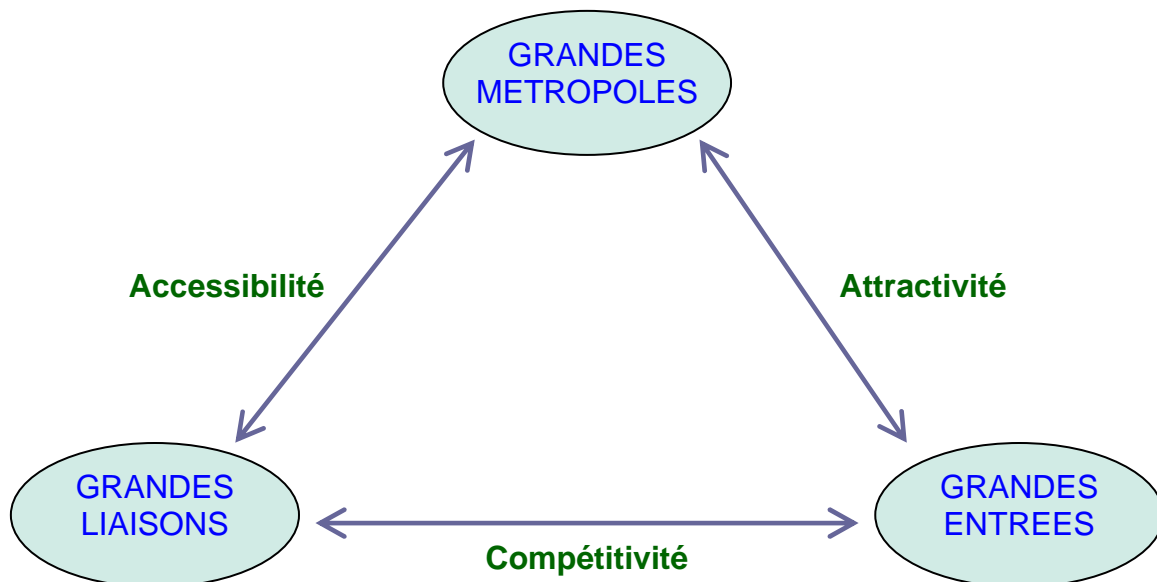
Les grandes métropoles sont le plus souvent situées sur des axes majeurs de communication, voire sur des nœuds de plus en plus congestionnés. Leur évitement par le trafic en transit tant routier que ferré améliore la qualité de la vie locale et renforce la performance des transports sur longue distance. Les territoires les mieux desservis sont aussi ceux qui

connaissent le plus fort développement. La France ne doit pas se développer à plusieurs vitesses.

Un grand progrès interviendra le jour où presque toutes les grandes métropoles pourront être reliées entre elles en un maximum de 3 heures par le TGV. Ce seuil permet de faire un aller-retour dans la journée. Il détermine aussi la limite de pertinence de l'avion en termes de parts de marchés.

Les grandes liaisons ferrées ou routières, de voyageurs comme de fret, sont souvent situées sur les corridors en cours d'aménagement à travers l'Europe (réseau RTE). Là encore ces aménagements contribuent à réduire l'effet frontière. De gros efforts restent encore à faire pour rendre les réseaux ferrés interopérables et pour harmoniser leur exploitation. C'est à la mesure des progrès atteints dans ce domaine que la part du fret ferroviaire pourra s'améliorer. Pourtant c'est dans le transport sur très longue distance que ce mode devrait prouver toute sa pertinence face à la route.

✓ Des territoires accessibles, compétitifs et attractifs



■ Grandes entrées : Ports & aéroports internationaux

Les grandes métropoles structurent leurs transports collectifs, améliorent leurs relations et s'arriment à l'Europe. Il leur reste à s'ouvrir aux relations internationales plus ou moins lointaines qui se développent avec la mondialisation. Il y a deux grandes entrées qui ouvrent nos territoires au reste du monde : les ports pour les marchandises et les aéroports pour les voyageurs.

L'essentiel du commerce mondial se fait par voie maritime. La France dispose d'une ouverture exceptionnelle au Nord, à l'Ouest et au Sud. Or, elle est en grande partie passée à côté du développement des échanges internationaux du fait de la perte de compétitivité de nos ports face à ceux de nos voisins. L'adoption de la réforme portuaire ouvre la voie à une reconquête des parts de marchés perdues par les ports français. Pour redevenir attractifs, les ports auront à se moderniser et à mieux organiser leurs arrières pour optimiser dans les différents modes les flux qui y arrivent et en partent. Port 2000 au Havre pourrait devenir un hub pour le fret dans le cadre du Grand Paris et de la création de nouveaux axes tels que le canal Seine Nord Europe. La Seine, tout comme le Rhône, sont encore très éloignés de la saturation pour le trafic fluvial.

Le commerce mondial progressant plus vite que le PIB, les capacités des grands ports européens ne sont pas illimitées. Il y a là une opportunité pour les ports français. Les activités de logistique seraient alors les premières à en bénéficier. C'est aussi un moyen de stopper la désindustrialisation en implantant des activités de production et de transformation à proximité des ports pour optimiser les transports. A titre de comparaison, de nombreuses sociétés de services liées au fret s'installent à proximité des grands aéroports.

Les aéroports internationaux sont l'autre grande ouverture. La compétition entre les principales plateformes européennes est rude et la France est très bien positionnée, notamment avec Roissy-Charles de Gaulle qui à la différence de ses concurrents dispose encore d'un potentiel de croissance. Comme les ports, les aéroports sont par essence multimodaux. Ce n'est pas un hasard si cet aéroport, tout comme celui de Lyon Saint-Exupéry, sont desservis par le TGV. Ces aéroports montrent la symbiose qu'il peut y avoir entre leur activité, celle des grandes liaisons et le développement des grandes métropoles.

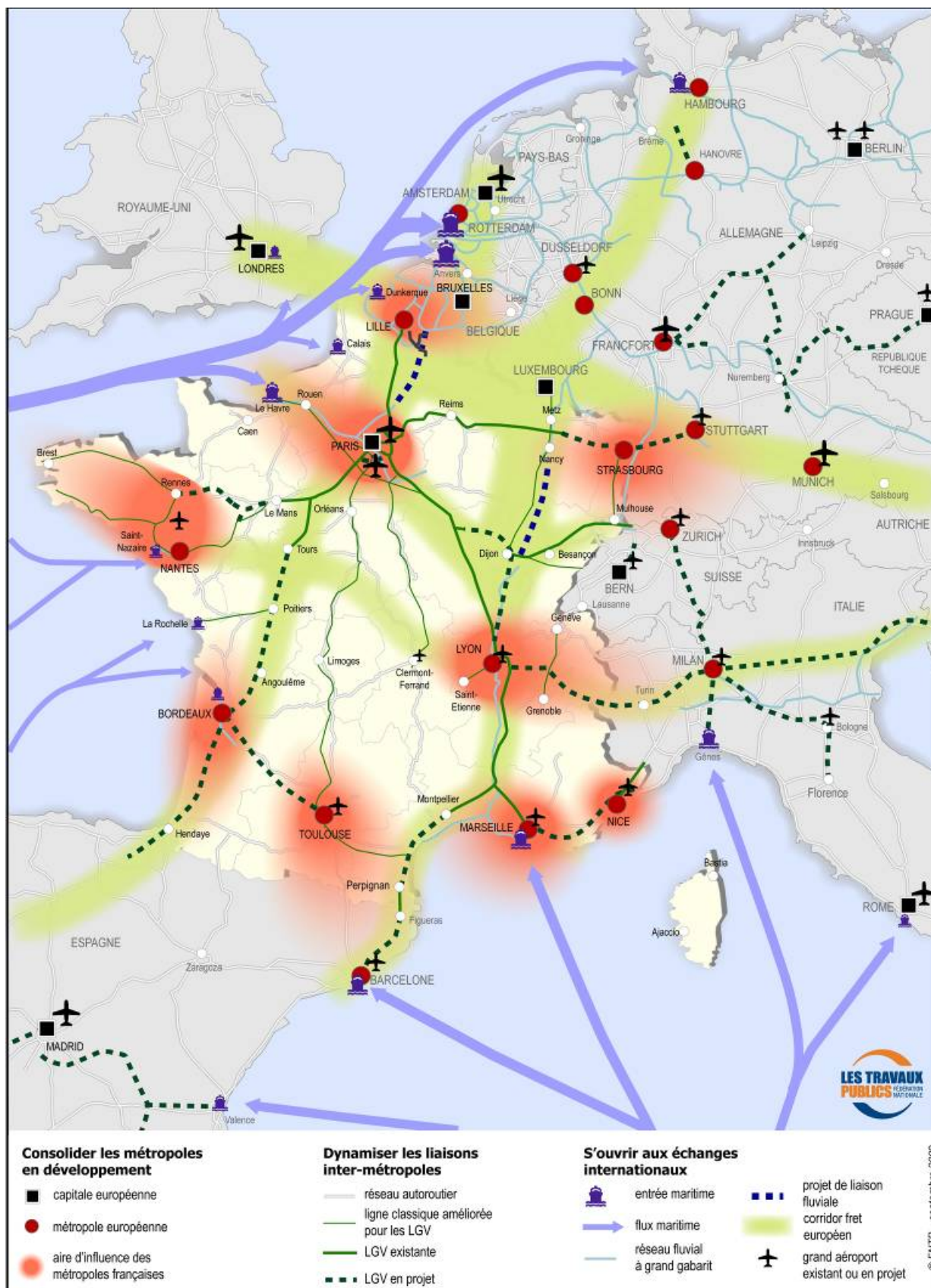
Nicolas LELEU
leleun@fnfp.fr

Deux publications récentes pour en savoir plus :

- *Une nouvelle ambition pour l'aménagement du territoire, DIACT (septembre 2009)*
- *Sortie de crise : Vers l'émergence de nouveaux modèles de croissance ?, Conseil d'Analyse Stratégique (octobre 2009)*

Pour aller plus loin :

La DIACT, qui s'appelle de nouveau la DATAR, a lancé en octobre 2009 sur réflexion intitulée « Territoires 2040, aménager le changement » qui se prolongera tout au long de l'année 2010.



Carte extraite du Livre blanc de la FNTP publié en septembre 2009 : « Compétitivité et croissance durable dans la France de demain – contribution à la réflexion sur le Grand emprunt »

TERRITOIRES & INFRASTRUCTURES

Avancement des 10 000 projets

Lancée fin 2008, l'opération « 10 000 projets » avait permis de recenser des projets susceptibles de démarrer en 2009-2010 dans toutes les régions pour différents types de travaux. Relayée par le dispositif permettant un remboursement anticipé de la TVA, cette mobilisation a permis de limiter la baisse de l'activité en 2009. Près de 40% des projets étaient lancés à fin octobre, et 50% le seraient à la fin du 1^{er} trimestre 2010.

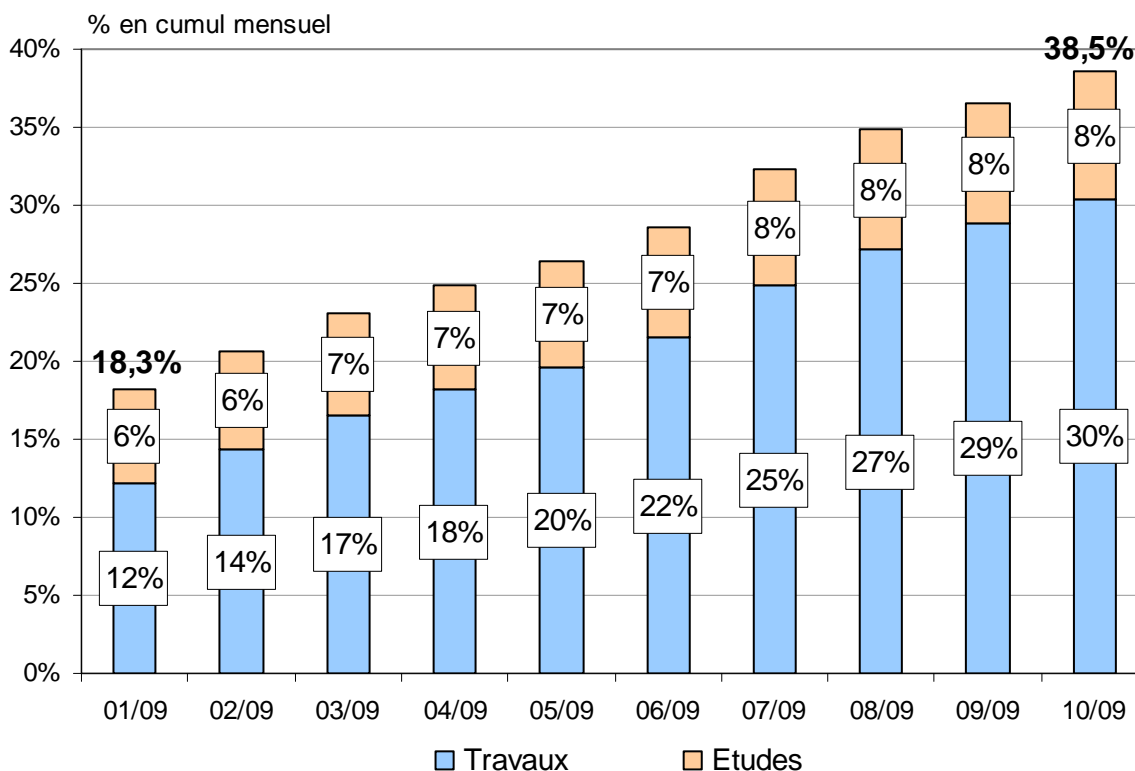
■ Point à fin octobre 2009 & extrapolation de la tendance

Suivre individuellement de lancement de chacun des 10 000 projets était difficile. Aussi a-t-on retenu d'effectuer ce suivi à partir d'un échantillon de 1 000 projets représentatif des 10 000. L'indicateur de leur lancement le plus aisé à détecter est la parution d'un appel d'offres d'études puis de travaux. Ce repérage des appels d'offres est réalisé par Vecteur Plus pour le compte de la FNTP. En moyenne, les appels d'offres précèdent de 5 à 6 mois le début des travaux.

Sur les dix premiers mois de 2009, le pourcentage de projets lancés est passé de 18% à 38,5%. La part des projets en appel d'offres de travaux progresse régulièrement pour dépasser 30%. Inversement, celle pour les appels d'offres d'études plafonne à 8% depuis juillet.

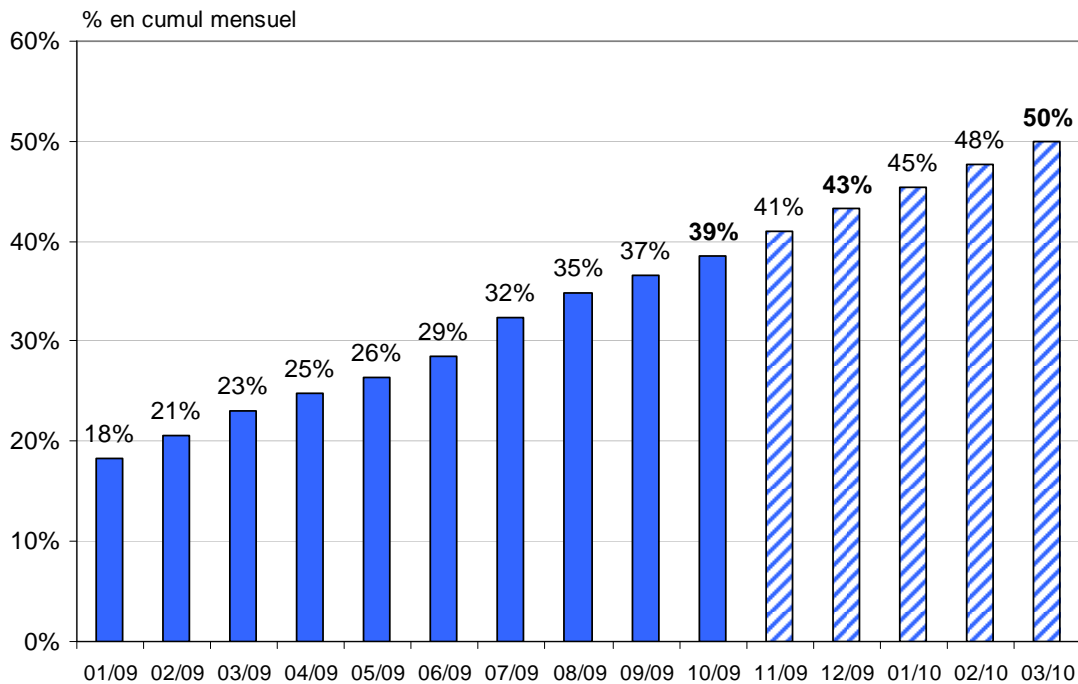
Depuis le début de 2009, le rythme de lancement est en moyenne de 30 projets pour les appels d'offres d'études et de 200 pour ceux de travaux. En prolongeant cette tendance, 50% des projets seraient lancés à fin mars 2010.

✓ Lancement des 10 000 projets suivi jusqu'à octobre 2009



Suivi réalisé par Vecteur Plus pour la FNTP

✓ Extrapolation du lancement des 10000 projets



■ Projets de VRD & de travaux urbains en tête

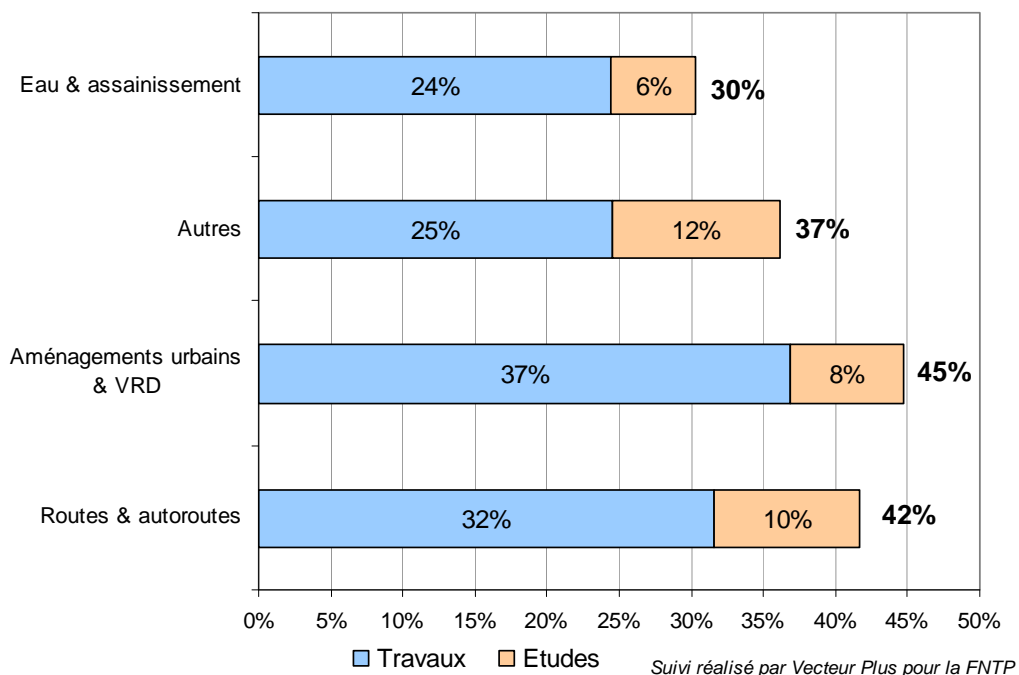
Les projets liés à des travaux de VRD et d'aménagements urbains ont été lancés pour 45% d'entre eux. Il s'agit de travaux très liés aux communes qui bénéficient du redémarrage de leurs investissements. Ils totalisent 40% des projets.

Ceux liés à l'eau et à l'assainissement démarrent le plus lentement : seulement 30% sont lancés. Cette activité n'a qu'indirectement bénéficié du dispositif de

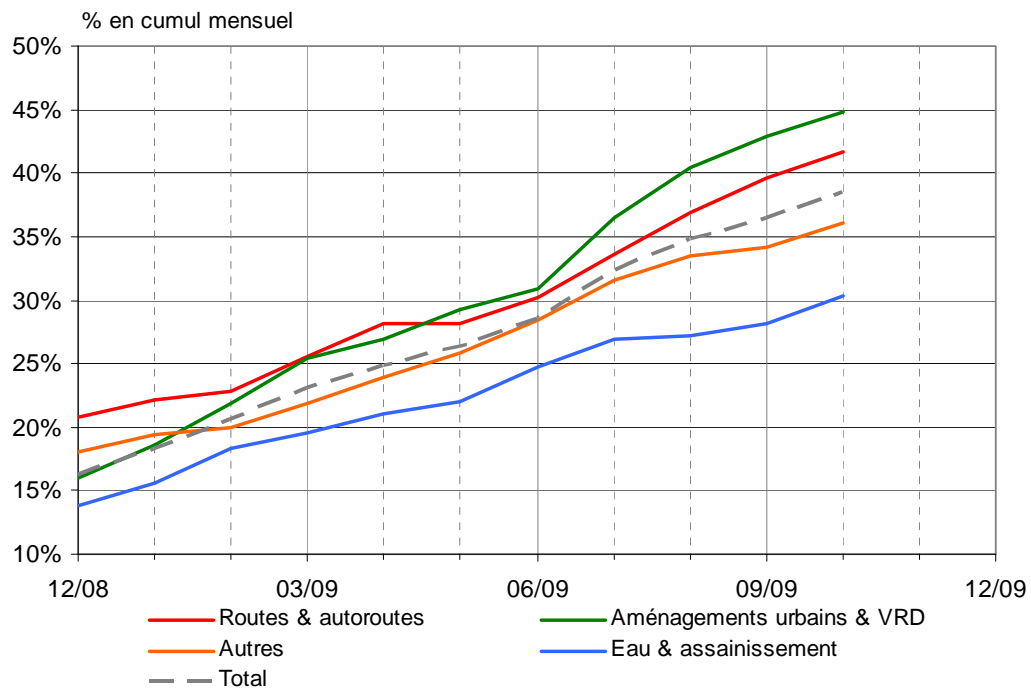
relance (cf. FCTVA). De plus, ils sont dans une plus faible proportion à l'étude (8%). Ces projets représentent 31% de l'ensemble.

Les autres projets correspondent notamment à des opérations plus lourdes (Transports collectifs, par exemple), plus longues à démarrer. C'est parmi ces projets qu'il y a la plus forte part en appels d'offres d'études (12%). Ils regroupent 14% des projets.

✓ Lancement des 10 000 projets par type de travaux



✓ Lancement des 10 000 projets par type de travaux de mois en mois



■ Avance des régions du Sud et de l'Ouest

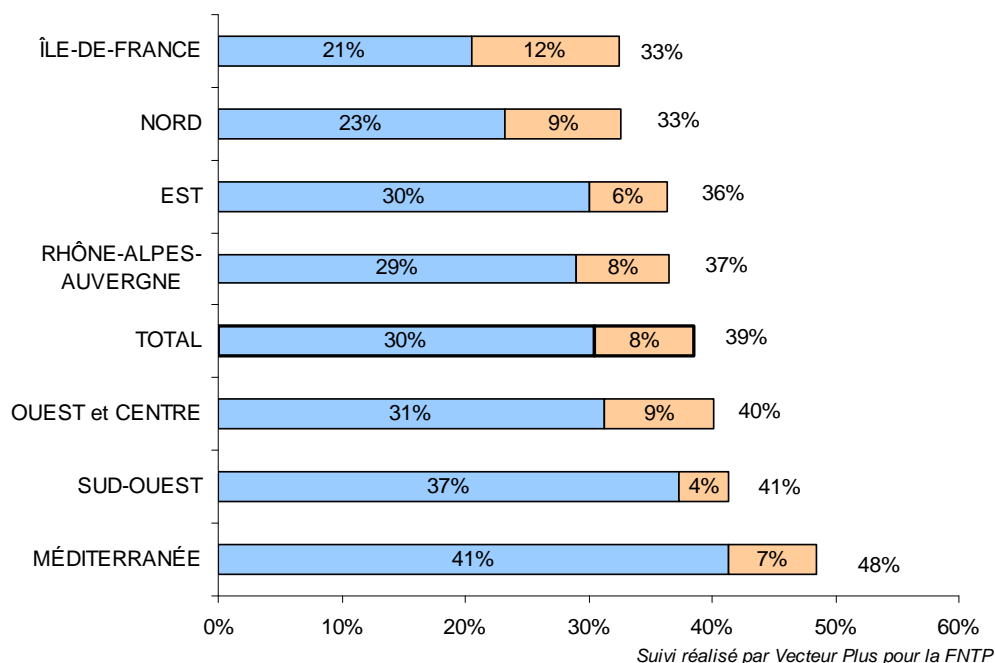
L'échantillon retenu ne permettant pas des découpages par région, des regroupements ont été faits à partir de celles retenues par le Moniteur.

Toutes les régions situées à l'Ouest et au Sud de la France connaissent un démarrage plus rapide de leurs projets que dans les autres. Leur pourcentage de projets lancés varie entre 40 et 48%. A l'inverse,

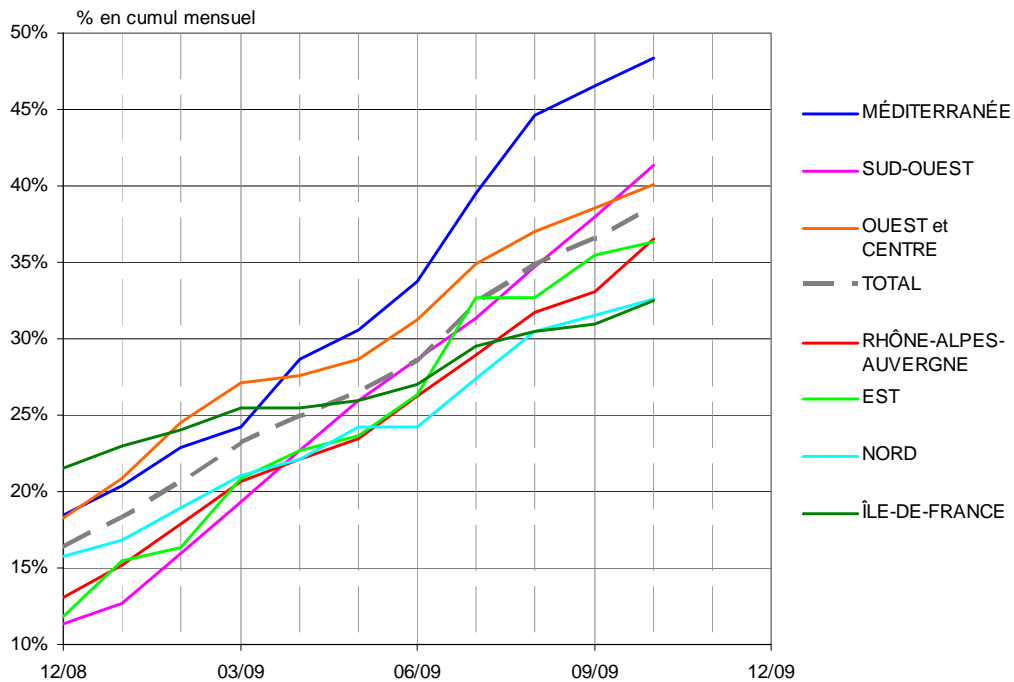
celles situées vers le Massif central, au Nord et à l'Est ont des pourcentages compris entre 33 et 37%.

L'Île-de-France est comme souvent un peu à part du fait de la nature de ses projets. Les projets en appels d'offres d'études sont plus fréquents (21%) et ceux en appels d'offres de travaux, moins (12%). Il s'agit souvent de gros projets s'inscrivant dans un cycle plus long.

✓ Lancement des 10 000 projets par grande région



✓ Lancement des 10 000 projets par grande région de mois en mois



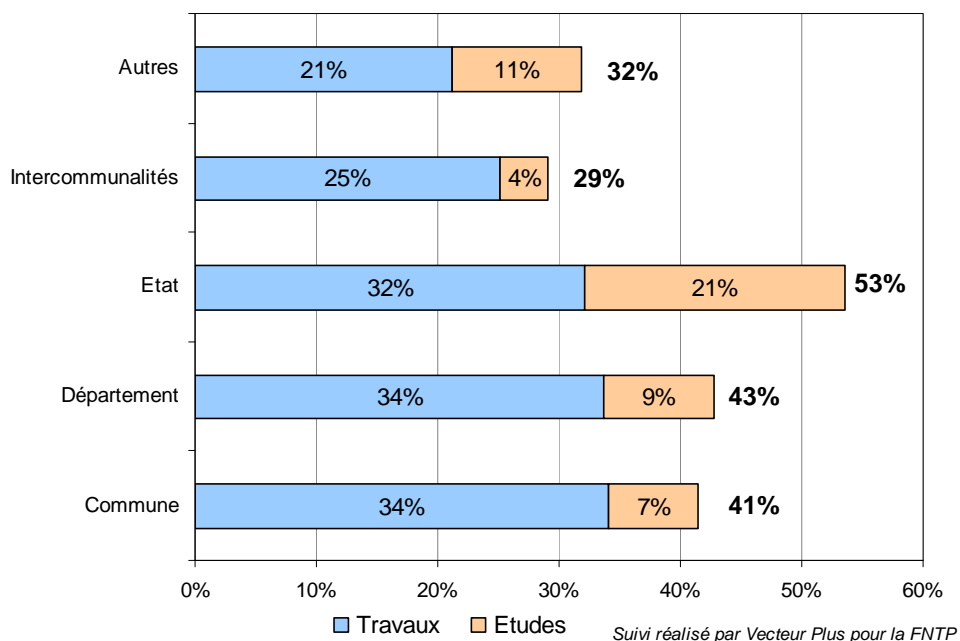
■ Communes et Départements tirent les travaux

Avec 34% de projets en appels d'offres de travaux, les communes et les départements tirent jusqu'à présent l'activité. Ces deux catégories de maîtres d'ouvrage représentent les deux tiers des 10 000 projets.

Les projets de l'Etat sont en appels d'offres de travaux pour 32% d'entre eux. Cette part devrait sensiblement progresser car les projets en appels d'offres

d'études atteignent 21% de l'ensemble de ceux de l'Etat. Ces projets ont pour la plupart été accélérés dans le cadre du plan de relance, mais l'impact sur les travaux sera plus net en 2010 qu'en 2009. Ils totalisent 3% des 10 000 projets, mais sont d'une taille plus élevée que la moyenne.

✓ Lancement des 10 000 projets par maître d'ouvrage



Nicolas LELEU
leleun@fntp.fr

Territoires & Infrastructures

✓ **Tableau de correspondance des régions**

ÎLE-DE-FRANCE	<i>Île-de-France</i>
OUEST et CENTRE	<i>Basse-Normandie</i>
	<i>Bretagne</i>
	<i>Centre</i>
	<i>Haute-Normandie</i>
	<i>Pays de la Loire</i>
NORD	<i>Champagne-Ardenne</i>
	<i>Nord-Pas-de-Calais</i>
	<i>Picardie</i>
EST	<i>Alsace</i>
	<i>Bourgogne</i>
	<i>Franche-Comté</i>
	<i>Lorraine</i>
RHÔNE-ALPES-AUVERGNE	<i>Auvergne</i>
	<i>Rhône-Alpes</i>
MÉDITERRANÉE	<i>Languedoc-Roussillon</i>
	<i>Provence-Alpes-Côte d'Azur</i>
SUD-OUEST	<i>Aquitaine</i>
	<i>Limousin</i>
	<i>Midi-Pyrénées</i>
	<i>Poitou-Charentes</i>

MAITRES D'OUVRAGE

Indicateurs financiers: inquiétudes pour quelques départements pour 2010

Les réformes en cours sur la suppression de la Taxe Professionnelle (TP) et la réorganisation des échelons territoriaux mettront les collectivités locales sous pression à partir de 2010 et plus certainement 2011. Mais avant même d'analyser les conséquences de ces réformes sur les finances des départements, l'étude de certains indicateurs financiers met déjà en évidence des difficultés pour certains d'entre eux.

1. Risque d'un effet de ciseau entre les dépenses et les recettes de fonctionnement

Les départements sont et seront diversement impactés par la crise. Plusieurs tensions peuvent jouer en même temps.

D'une part, la crise immobilière a fait baisser, parfois de façon importante, les droits de mutation. Ces derniers ont un poids variable dans l'ensemble des recettes de fonctionnement d'un département (de 3,8% pour la Lozère à 28,7% pour Paris). Le Var, dont un quart des recettes de fonctionnement provient des droits de mutations attend une baisse de 35% pour 2009. Au total, un recul de 11,5% est attendu pour cette année pour l'ensemble des départements français d'après les budgets primitifs 2009 mais celle-ci pourrait être bien plus importante.

D'autre part, la crise, et ses conséquences sur l'emploi, entraîne une hausse mécanique des dépenses de fonctionnement, notamment à travers les dépenses d'aide sociale. Ces dernières devraient progresser de 3,7% en 2009.

Certains départements s'exposent donc de plus en plus à un effet de ciseau : le montant des dépenses de fonctionnement se rapproche du montant des recettes de fonctionnement. La conséquence est une épargne brute de plus en plus faible et donc une capacité d'autofinancement de moins en moins suffi-

sante pour financer les investissements. L'épargne brute s'élevait à 6,2 Md€ en 2007 et à 5,3 Md€ en 2009.

A partir de là, les départements disposent de deux leviers : la fiscalité et le recours à l'emprunt. Or certains ont des marges de manœuvre limitées dans ces domaines. Pour certains départements leurs recettes fiscales provenant des 4 taxes (Taxe d'habitation, Taxe sur le foncier bâti, Taxe sur le foncier non bâti et Taxe professionnelle) représentent plus de 100% de leur potentiel fiscal*. Pour d'autres c'est l'endettement qui est à un niveau inquiétant. Même s'ils sont peu nombreux, des départements cumulent ces deux freins.

Il faut de plus noter que même si les départements ruraux (qui accueillent peu d'entreprises et qui ont une population faible), augmentent les taux de fiscalité, cela aura un impact limité sur les recettes en raison d'assiettes faibles.

Certains départements ont déjà annoncé un recul de leurs investissements pour l'année prochaine. C'est le cas de l'Indre-et-Loire, l'Ille-et-Vilaine et du Bas-Rhin. Pourtant ce ne sont pas ceux qui ont les indicateurs financiers les plus défavorables.

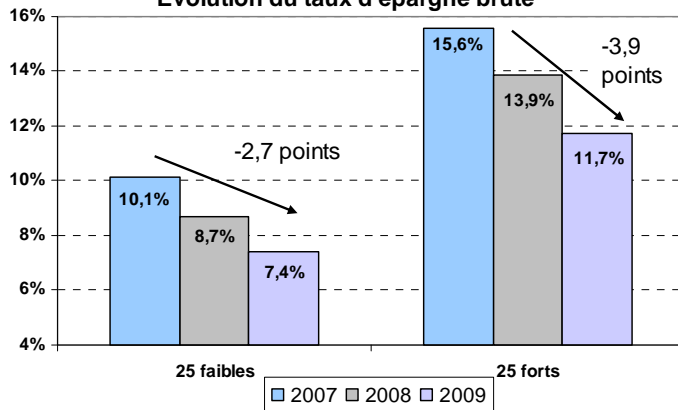
2. Etude de 3 indicateurs : taux d'épargne brute, effort fiscal et taux d'endettement

L'étude des trois indicateurs (taux d'épargne brute, effort fiscal et taux d'endettement) montre de fortes disparités entre les départements. Toutefois la ten-

dance globale entre 2007 et 2009 est un recul du taux d'épargne brute, un effort fiscal légèrement croissant et un taux d'endettement en hausse.

	2007	2008	2009
Taux d'épargne brute	11,7%	10,8%	9,3%
Effort fiscal	66,5%	65,9%	67,4%
Taux d'endettement	36,9%	38,7%	42,0%

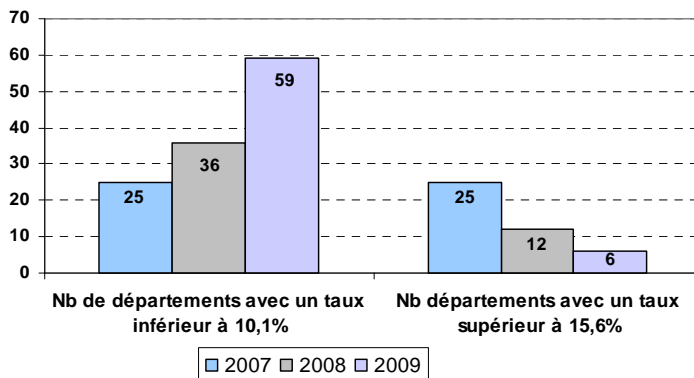
Evolution du taux d'épargne brute



Ce graphique montre que les 25 départements les moins bien classés en termes de taux d'épargne brute étaient situés sous les 10,1% en 2007. En 2009, ils étaient situés sous les 7,4%.

Les 25 départements les mieux classés étaient au dessus de 15,6% en 2007 et au dessus de 11,7%.

Le recul est plus marqué pour les départements les mieux classés.

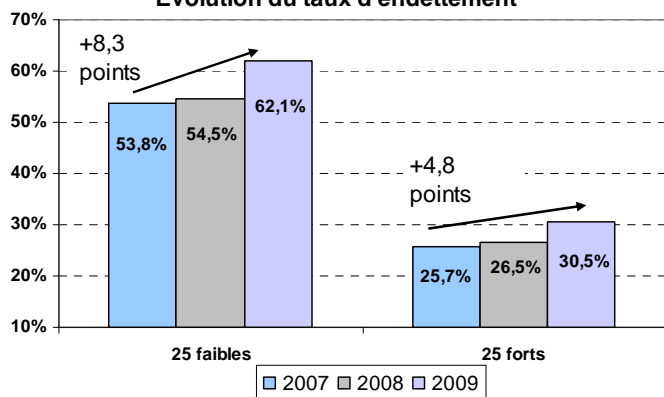


25 départements avaient un taux d'épargne brute inférieur à 10,1% en 2007. Ils étaient 36 en 2008 et 59 en 2009.

25 départements avaient un taux d'épargne brute supérieur à 15,6% en 2007, ils étaient 12 en 2008 et plus que 6 en 2009

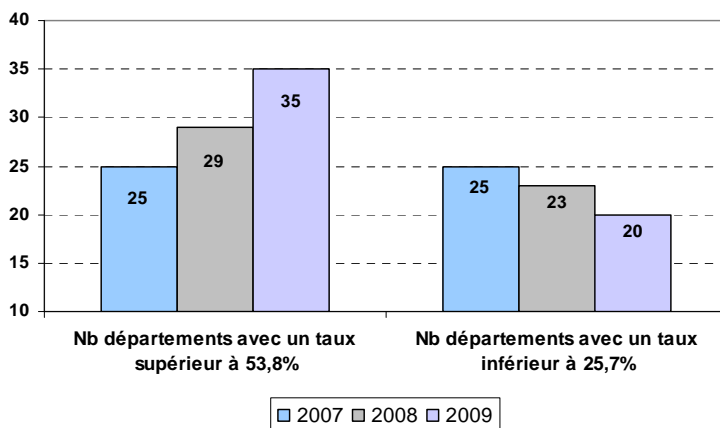
Cela traduit un tassement vers le bas du taux d'épargne brute des départements entre 2007 et 2009.

Evolution du taux d'endettement



Le taux d'endettement des 25 départements les moins bien classés selon ce critère était supérieur à 53,8% en 2007 et supérieur à 62,1% en 2009.

Le taux d'endettement des 25 départements les mieux classés selon ce critère était inférieur à 25,7% en 2007 et inférieur à 30,5% en 2009.



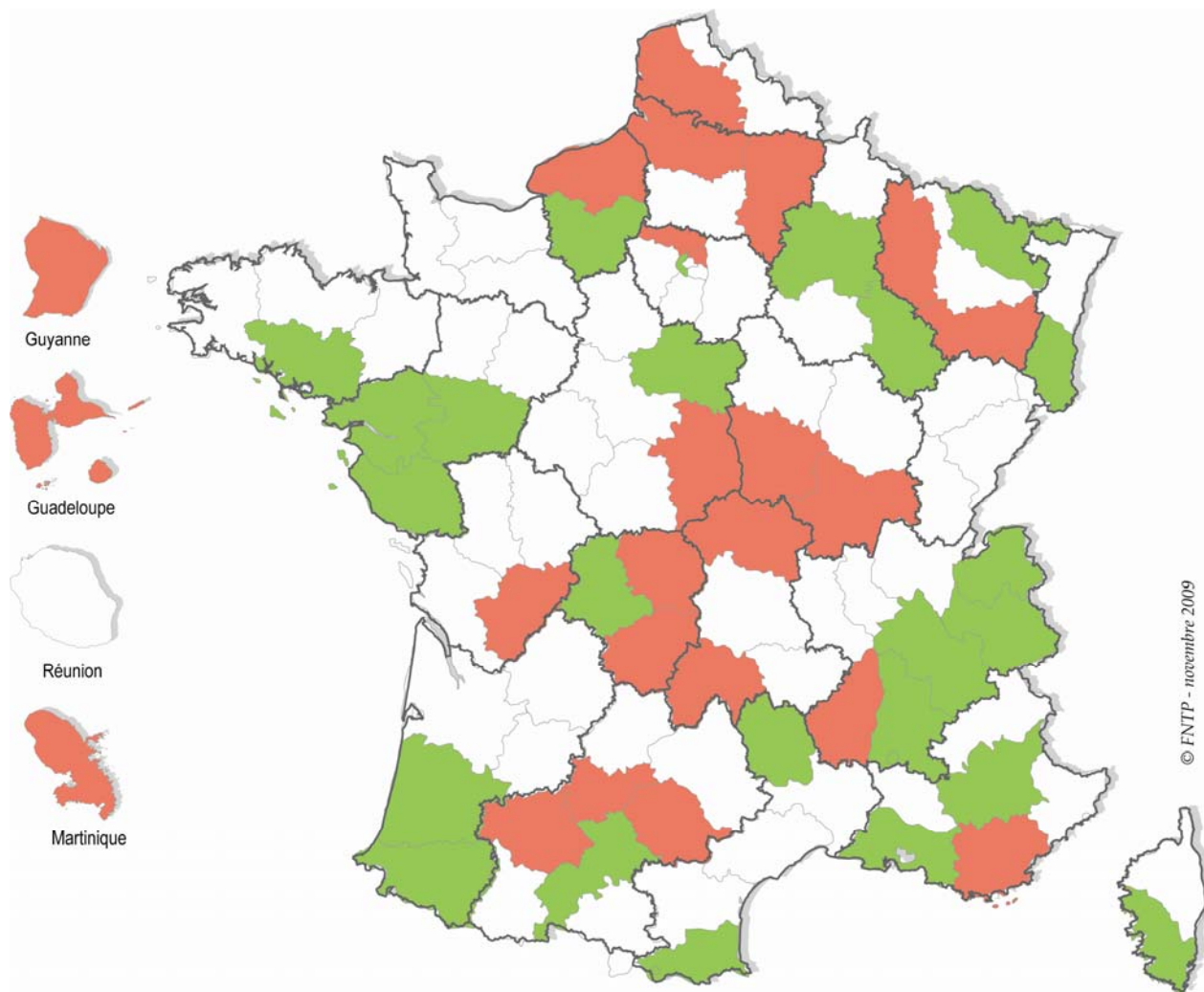
Si 25 départements avaient un taux d'endettement supérieur à 53,8% en 2007, ils étaient 35 en 2009.

Le nombre de départements avec un taux d'endettement inférieur à 25,7% est passé de 25 en 2007 et 20 en 2009.

Méthodologie :

Pour chacun des trois indicateurs retenus, une notation a été établie selon que le département se situe dans le premier quart, le dernier ou dans le segment central. La moyenne de ces trois notations par département permet d'établir un classement synthétique.

Répartition géographique des départements selon le classement synthétique



En vert : les 25 départements les mieux classés. Ils pèsent 31,2% de l'investissement total des départements en 2009

En rouge : les 25 départements les moins bien classés. Ils pèsent 19,4% de l'investissement total des départements en 2009.

(*) Le potentiel fiscal correspond au montant que percevrait une collectivité si elle appliquait sur son territoire les taux fiscaux moyens nationaux.

Sylvain Siméon – simeons@fntp.fr

INTERNATIONAL

Les Travaux Publics sur les marchés extérieurs en 2008

En dépit du ralentissement économique mondial, l'activité sur les marchés extérieurs est restée très soutenue : selon la 45^{ème} enquête annuelle d'activité hors métropole de la FNTP, les entreprises françaises de Travaux Publics font mieux que résister à la crise et à la montée de la concurrence avec un chiffre d'affaires en progression de +13,2%. En 10 ans, le chiffre d'affaires sur les marchés extérieurs a doublé pour s'établir à 24,9 milliards d'euros en 2008.

■ Activité dynamique à l'international en 2008

Le savoir faire technique des entreprises françaises de Travaux Publics, allié à une ingénierie financière efficace, permettent une présence mondiale dans de multiples domaines. La conduite du plus grand tunnelier du monde à Shanghai, le métro aérien de Dubaï, la ligne ferroviaire Gautrain en Afrique du Sud illustrent la diversité des réalisations à l'international. En matière de financement, les contrats de partenariat public-privé se répandent dans de nombreux pays. Grâce à l'expérience acquise de longue date dans les concessions, les entreprises françaises valorisent à l'international leur expertise en matière de gestion et d'exploitation des infrastructures.

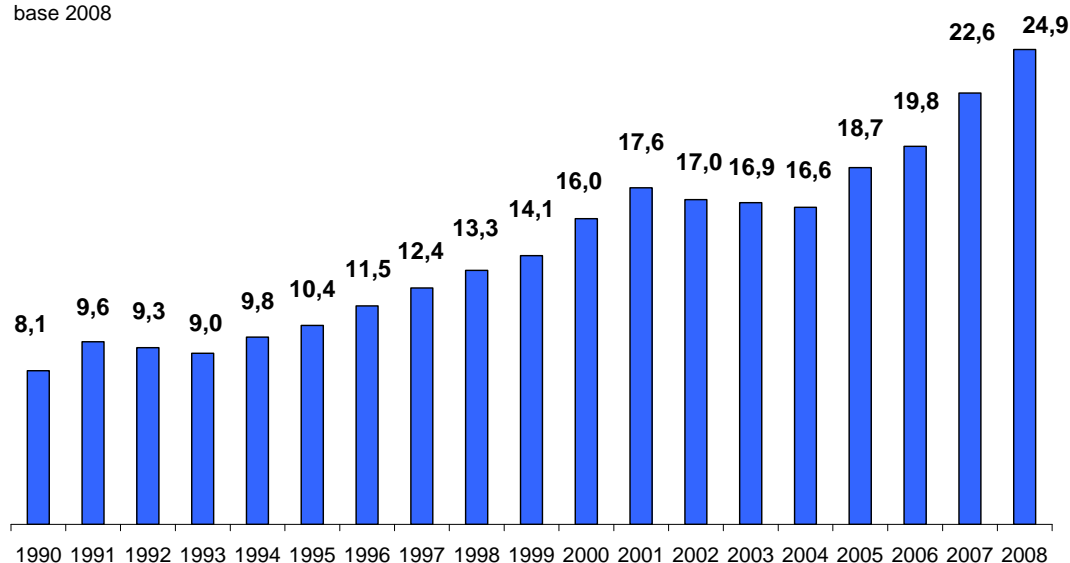
Les infrastructures se trouvent au cœur de nombreux plans de relance des économies mondiales. Ces

plans devraient atténuer les effets de la crise économique sur l'activité des Travaux Publics sur les marchés internationaux en 2009 et 2010. De plus, de nombreux chantiers concernent des infrastructures liées à l'environnement (eau, énergie renouvelables, transport ferroviaire ou maritime). Partout dans le monde, les enjeux liés au développement durable font en effet naître de nouveaux besoins en infrastructures.

Après une pause dans la croissance de fin 2002 à 2004, l'activité est très dynamique depuis 2005. L'année 2008 confirme cette tendance avec une progression de +13,2 % du chiffre d'affaires (24,9 Md € sur les marchés extérieurs).

✓ Activité Travaux Publics hors métropole

en milliards € constants
base 2008



■ Evolution assez contrastée selon les spécialités

Les **travaux routiers et de terrassement** représentent 39 % de l'activité hors métropole, avec un chiffre d'affaires de 9,6 Md € (+10,4 % en valeur par rapport à 2007). Plus de la moitié des travaux routiers sont réalisés en Europe, le solde correspondant principalement à l'Amérique du nord et à l'Afrique.

Les **travaux électriques** progressent très fortement avec une hausse de +29 % (4,6 Md €). Les travaux réalisés en Europe (principalement occidentale) sont en plein essor notamment sous l'effet des nombreux contrats signés en partenariat public-privé au Royaume Uni (contrats PFI – Public Finance Initiative dans le domaine de l'éclairage public). De manière plus générale, les marchés de l'énergie sont très porteurs en 2008 et ses perspectives sont prometteuses sous l'effet de plusieurs facteurs : demande croissante, nécessité de construire les infrastructures d'un vrai marché européen

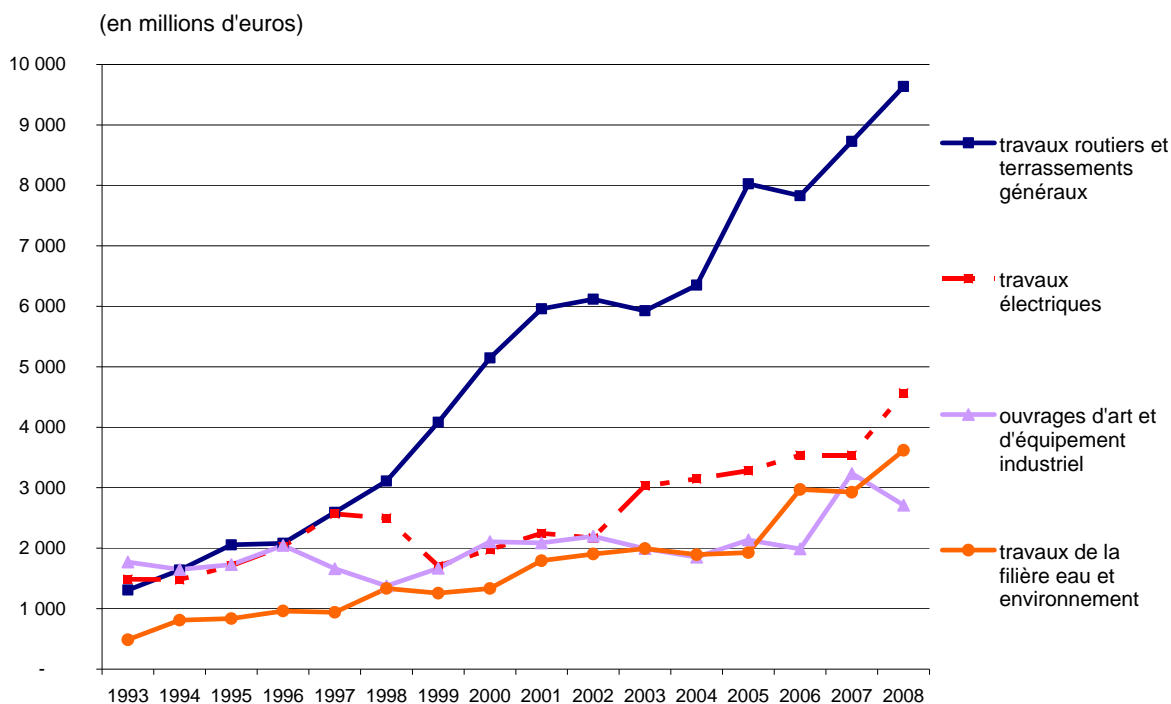
(interconnexions notamment, technologies respectueuses de l'environnement avec les énergies renouvelables par exemple).

La **filière eau et environnement** est également en forte croissance en 2008 : +23,8%. Elle compte pour près de 15% du total des travaux à l'international. L'activité se développe notamment très fortement au Proche et Moyen Orient.

Pour les **ouvrages d'art** (ponts, viaducs etc), l'activité est en retrait (-16%) après une année 2007 exceptionnelle. Avec 2,7 Md € de chiffre d'affaires, cette activité demeure néanmoins à un niveau très élevé s'établissant à 11% du total des travaux

Le chiffre d'affaires de la plupart des autres spécialités est en augmentation : la plus forte hausse est enregistrée pour les voies ferrées qui doublent leur activité à l'international. Seuls, les travaux souterrains affichent une légère diminution (-2,9%).

✓ Evolution de l'activité hors métropole selon la nature des travaux



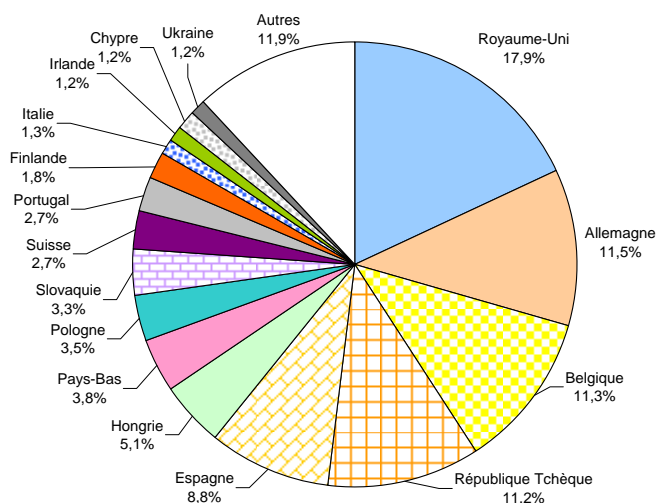
■ Progression sur les principaux marchés stratégiques

1. La moitié de l'activité en Europe

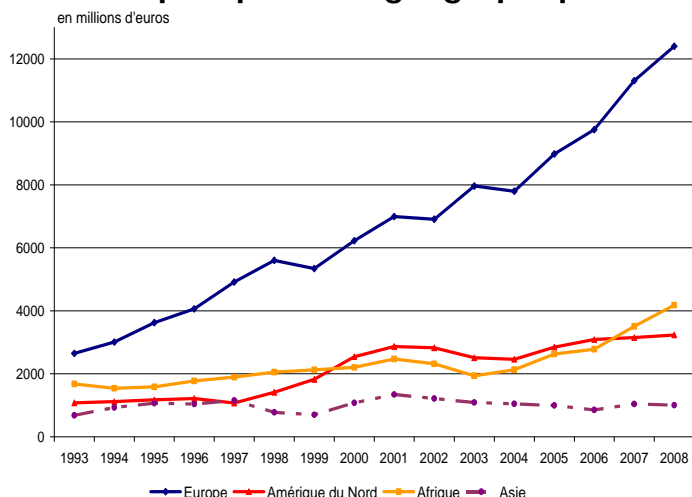
L'Europe compte pour la moitié des travaux réalisés sur les marchés extérieurs avec un chiffre d'affaires de 12,4 Md €, en progression de +9,7%. Plusieurs pays ont fortement contribué à cette croissance : l'Allemagne et la Belgique, respectivement 3^{ème} et 4^{ème} pays clients, ont été très dynamiques en 2008 après plusieurs années de stagnation. Le dynamisme des pays d'Europe centrale et orientale ne se dément pas : l'activité progresse ainsi de +55 % en Pologne,

+26 % en République tchèque ou encore +45% en Roumanie : de nombreux projets sont en effet en cours pour mettre à niveau les infrastructures autoroutières ou ferroviaires dans ces pays. En revanche, le chiffre d'affaires au Royaume-Uni (1^{er} client avec 2,2 Md € de travaux) est stable tandis qu'en Espagne, le retournement du marché est déjà perceptible : l'explosion de la bulle immobilière se répercute en effet fin 2008 sur le marché de la construction.

✓ Europe : répartition des travaux réalisés par pays



✓ Evolution de l'activité hors métropole par zone géographique



2. Forte croissance en Afrique : +19,2%

Depuis 2 ans, l'activité en Afrique accélère. Les entreprises françaises participent à de nombreux chantiers routiers mais aussi à des travaux d'électrification, d'assainissement ou d'adduction d'eau. De grands chantiers dynamisent l'activité comme le métro du Caire en Egypte ou la ligne ferroviaire Gautrain entre Pretoria et Johannesburg en Afrique du Sud. Dans ce dernier pays, l'activité est en hausse de près de 60% et s'établit à 426 M€. Sur le continent africain dans son ensemble, le chiffre d'affaires des entreprises françaises atteint 4,2 Md €, soit 16,8 % de l'activité totale hors métropole.

3. Amérique du Nord : légère progression

Le volume de travaux en Amérique du Nord est en faible hausse (+2,7%) avec 3,2 Md € : la baisse observée aux Etats-Unis est compensée par une croissance au Canada. L'essentiel de l'activité dans ces deux pays consiste en des travaux routiers et de terrassement, avec une part importante d'entretien et de réhabilitation. Néanmoins, les travaux de la filière eau et environnement sont en forte augmentation dans cette zone, avec un chiffre d'affaires de 383 M€ contre seulement 150 M€, il y a trois ans.

4. Moyen Orient : de nouveaux marchés très prometteurs

Les pays du Moyen-Orient, notamment ceux de la péninsule arabique, investissent dans de gigantesques programmes d'infrastructures : en 2008, le chiffre d'affaires réalisé dans cette zone double pour atteindre plus de 1,6 Md €. Les Emirats Arabes Unis sont ainsi passés du 25^{ème} au 8^{ème} rang des pays clients en 2 ans. Des infrastructures telles que le pont entre le Qatar et Bahreïn établissent de nouveaux records mondiaux en termes de dimension avec une longueur de 45 kilomètres. Par ailleurs, les villes de la zone sont en plein essor et nécessitent des infrastructures de transport, de production d'énergie ou de traitement des eaux par exemple. Cependant, la crise économique pourrait remettre en cause de nombreux projets dans certains pays de la zone (Dubai par exemple).

5. Autres régions du monde : confirmation de tendances

Les tendances observées dans les autres régions du monde au cours des années précédentes se confirment en 2008. Le chiffre d'affaires réalisé en Amérique Latine ou en Asie reste assez stable. En Asie, les entreprises interviennent surtout sur de grands chantiers de génie civil (tunnels, ponts ou ports). L'Océanie progresse de façon très régulière depuis une dizaine d'années : le chiffre d'affaires qui y est réalisé dépasse désormais 500 M€, avec notamment une hausse importante des travaux routiers et de la filière eau.

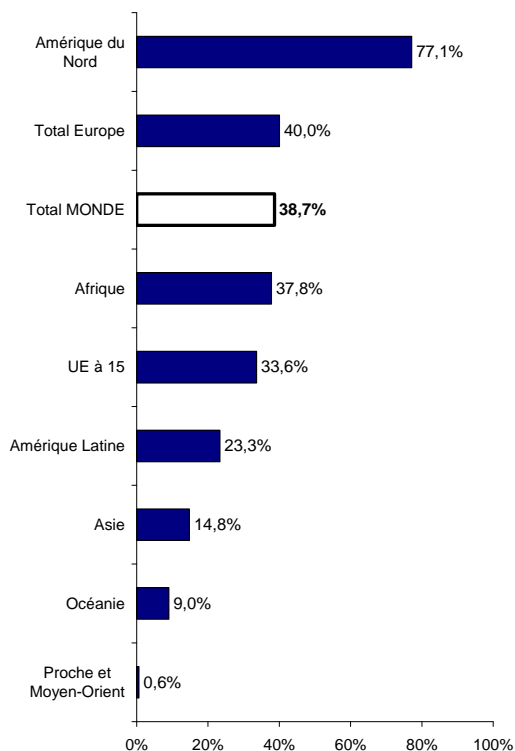
6. DOM-TOM : l'activité reste soutenue

Après plusieurs années de très forte accélération dans les DOM-TOM, l'activité recule légèrement mais demeure à un niveau élevé (1 350 M€). De nombreux projets sont en cours de réalisation dans les domaines routiers, de l'énergie et des réseaux d'eau. De plus, à La Réunion, le lancement du chantier du Tram Train prévu pour 2010 devrait contribuer au maintien du niveau d'activité.

✓ Poids des principales spécialités dans le total TP selon la zone géographique

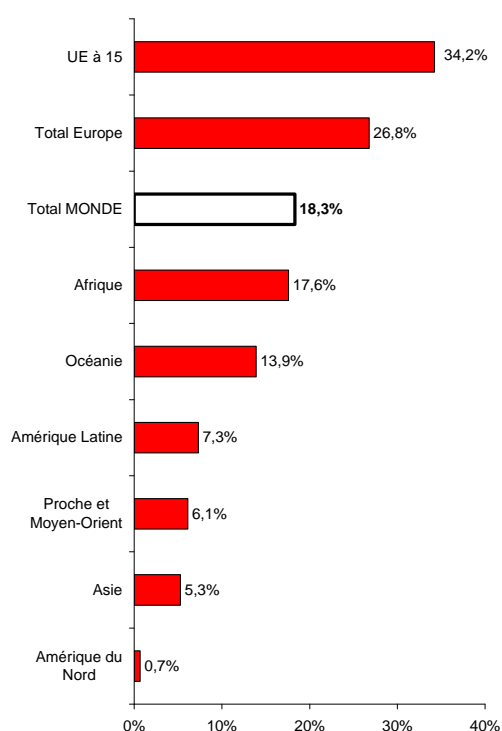
1. Travaux routiers et de terrassement

Total : 9,6 Md €



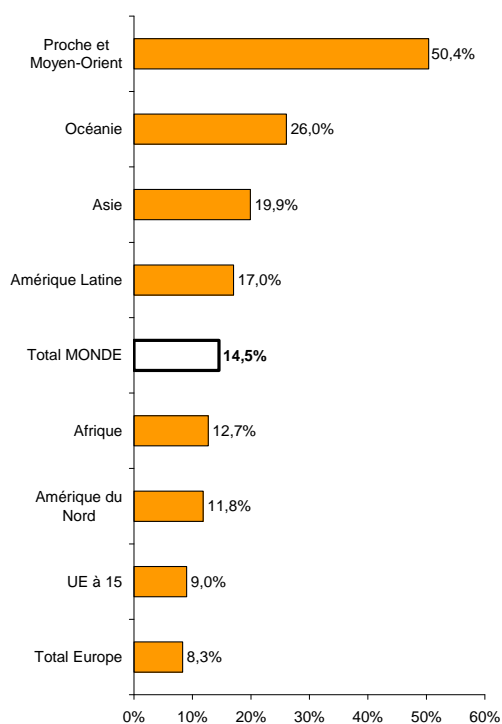
2. Travaux électriques

Total : 4,6 Md €



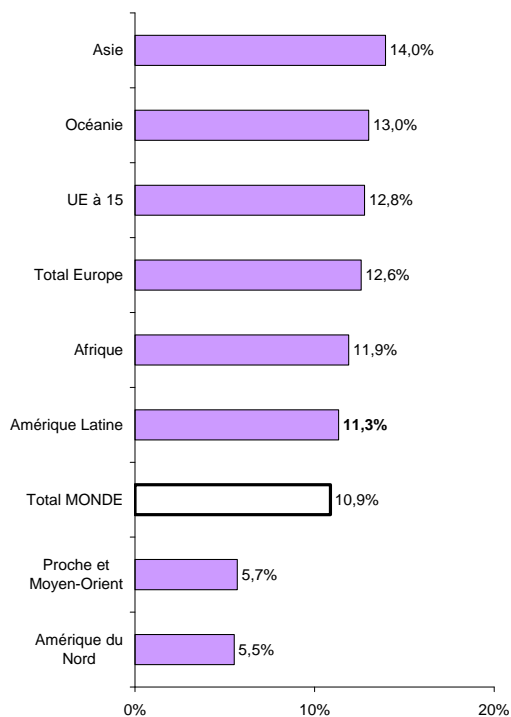
3. Filière eau et environnement

Total : 3,6 Md €



4. Ouvrages d'art et d'équipement industriel

Total : 2,7 Md €



Jean-Philippe Dupeyron
dupeyronjp@fntp.fr

ACTUALITE DOCUMENTAIRE

DECEMBRE 2009

■ Des sites Web à visiter

- <http://www.ecologie.gouv.fr/-ONERC-.html>

L'Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique a été créé en 2001. Il matérialise la volonté du Parlement et du Gouvernement de prendre en compte les questions liées aux effets du changement climatique. Les missions de l'observatoire sont les suivantes : collecter et diffuser les informations, les études et recherches sur les risques liés au réchauffement climatique et aux phénomènes climatiques extrêmes, formuler des recommandations sur les mesures de prévention et d'adaptation à envisager pour limiter les risques liés au changement climatique et contribuer au dialogue sur le changement climatique avec les pays en développement.

- <http://www.senat.fr/opecest/>

L'Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Technologiques, composé de députés et de sénateurs, a pour mission d'informer le Parlement sur les conséquences de ses choix à caractère scientifique ou technologique afin d'éclairer ses décisions. A cette fin, il recueille des informations, met en œuvre des programmes d'études et procède à des évaluations. Organisme exclusivement parlementaire, l'Office est totalement indépendant du Gouvernement et des administrations.

- <http://www.euractiv.com/fr>

EurActiv est devenu le site de référence dans le suivi quotidien des politiques de l'Union européenne. Son ambition principale est de reconnecter les débats européens avec l'actualité nationale grâce à un réseau de portails nationaux. Ses deux objectifs sont d'expliquer les enjeux des politiques européennes dans un contexte national, et de donner la parole aux « corps intermédiaires » que sont les entreprises, les syndicats, les ONG, les collectivités locales et autres acteurs non-institutionnels directement concernés par les politiques européennes. Transport, énergie, environnement, affaires sociales, innovation...le site traite de l'ensemble des domaines intéressant la Profession en s'attachant aux décisions concrètes et débats de fond.

■ Vos lectures

Numéros spéciaux - Dossiers

- « **La ville durable** »
Travaux, n° 866, Novembre 2009 – 84 p.
- « **Evaluation du coût des impacts du changement climatique et de l'adaptation en France (ONERC)** »
La Documentation Française, Septembre 2009 – 193 p.

Ouvrages

- « **Une nouvelle ambition pour l'aménagement du territoire** » / **DIACT**

Paris : La Documentation française, 2009, Coll. Rapports et études prospectives – 81 p.

Prix : 18 euros

Dans un double objectif de compétitivité et d'attractivité, ce rapport de la DIACT (Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires) préconise de refonder la politique nationale d'aménagement du territoire à la lumière d'un contexte socioéconomique en transformation (mondialisation, intégration européenne, augmentation des mobilités et vieillissement, évolutions de la ruralité, défis environnementaux, etc.) et de trois enjeux déterminants pour l'avenir (le dynamisme territorial et la croissance globale, la cohésion territoriale et enfin l'adoption de comportements énergétiques et environnementaux vertueux). Cette étude de la DIACT propose donc un cadre d'action rénové pour un Etat stratège et prospectif, lui permettant d'impulser des politiques publiques avec plus d'anticipation, de les coordonner au plan national et de se concerter avec les partenaires territoriaux.

- « **Infrastructures et développement durable des territoires : un autre regard, une nouvelle vision. Avis du CESE** » / **TARDY (Daniel)**

Paris : Direction des Journaux Officiels, 2009 – 185 p.

Prix : 17,50 euros

Indispensable à la vie humaine organisée, les infrastructures de transport sont un facteur essentiel de la croissance économique. Les nuisances qu'elles génèrent représentent moins de 5% de la richesse qu'elles permettent de produire. Il est donc essentiel d'entretenir le patrimoine existant et de le compléter là où cela est nécessaire. Pour y parvenir en optimisant les effets sociaux, économiques et environnementaux, le CESE propose quelques pistes : rationaliser la gestion des flux, améliorer les méthodes de choix, accroître la cohérence des interventions et renouveler les financements.

- « **Diriger une grande entreprise française au XX^{ème} siècle : modes de gouvernance, trajectoires et recrutement** » / **JOLY (Hervé)**

Consultable sur <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00343525/en>

Ce travail inédit est une enquête sur les élites patronales à partir d'un échantillon de 21 grandes sociétés industrielles françaises (essentiellement du secteur de l'industrie lourde) et de 193 dirigeants en activité dans les années 1914/1996. Il se donne pour objet d'apporter un regard renouvelé sur les modes de sélection des dirigeants de grandes entreprises en France. L'exposé a le grand mérite de s'adosser sur un travail rigoureux dans la sélection de l'échantillon et d'une recherche de grande ampleur dans les archives inédites ou encore peu exploitées.

■ Vos colloques

Mars 2010

- « **PUBLIC INFRASTRUCTURE : Congrès européen sur les bâtiments publics, le transport, et la gestion des déchets** »

Du 2 au 6 mars 2010 - Hanovre (Allemagne)

Contacts et inscription :

Deutsche Messe AG Hannover Messegelände D - 30521 Hannover Allemagne

Tél. + 49(0).511.89.0

E-mail : info@messe.de

Octobre 2010

- « **INTERROUTE : Salon et congrès des infrastructures routières et de transports en milieu urbain et interurbain** »

26, 27 et 28 octobre 2010 - Metz Expo Evènements

Contacts et inscription :

Delphine EMMA - 70, avenue du Général de Gaulle - 92058 Paris La Défense Cedex

Tél. 01.76.77.11.11

E-mail : delphine.emma@comexposium.com

Paul-Henri Guillot
guillotph@fntp.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 |
-